



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 71]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 19, 2019/माघ 30, 1940

No. 71]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 19, 2019/MAGHA 30, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 फरवरी, 2019

सं. टीएमपी/33/2018-डीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों के लिए स्वचालित बैग भरे जाने और रेक लदान सुविधा के प्रशुल्क नियतन के डीपीटी के प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/33/2018-डीपीटी

दीनदयाल पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2019 के 18वें दिन पारित)

यह मामला दीनदयाल पत्तन न्यास से उनके 25 अप्रैल, 2018 के पत्र के साथ डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के प्रशुल्क नियतन से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने 21 जून, 2016 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी के द्वारा डीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान किया था। 21 जून 2016 के अपने आदेश के द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान और निष्पादन मानक 12 जुलाई, 2016 के राजपत्र संख्या 287 के द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित कराये गये थे। तत्पश्चात्, 10 अगस्त, 2016 के राजपत्र संख्या 319 के द्वारा भारत के राजपत्र में सकाराण आदेश अधिसूचित किया गया था। दरमान और निष्पादन मानक भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति पर यानी 11 अगस्त, 2016 से प्रभावी हुए थे। इन दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित है।

2.2. उक्त पृष्ठभूमि में, अब डीपीटी ने अपने प्रस्ताव में डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बोरा भरायी और रेक लदान सुविधा के लिए अनुमोदन मांगा है। डीपीटी द्वारा रखे गए मुख्य मुद्दे निम्नवत् हैं:-

- (i). प्रस्ताव कांडला स्थित विषयक सुविधा के प्रयोक्ताओं से डीपीटी द्वारा प्रभारित किये जाने वाले प्रशुल्क का अनुमोदन चाहता है। जैसा 28 मार्च, 2017 को आयोजित बैठक में डीपीटी के न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित किया गया है, विषय कार्य के लिए स्वीकृति पत्र (एलओए) मैसर्ज ऋषि शिपिंग, गांधीधाम को 8 वर्ष की अवधि के लिए प्रचालन तथा अनुरक्षण (ओएंडएम) सहित इंजीरियरिंग प्राप्त और निर्माण (ईपीसी) मोड पर विषयक कार्य के निष्पादन के लिए दिया गया।
- (ii). वर्तमान संविदा के अंतर्गत, संविदाकार पत्तन के गोदाम संख्या 34 पर प्रस्तावित सुविधा को ईपीसी मोड पर स्थापित करेगा और परियोजना के चालू होने की तारीख से 8 वर्ष की अवधि के लिए प्रचालित और अनुरक्षित करेगा। पूरी सुविधा के माध्यम से संविदाकार द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए “प्रचालन और अनुरक्षण सेवा प्रभार” प्रति टन आधार पर अदा किये जायेंगे। संविदाकार द्वारा प्रस्तावित सुविधा के लिए प्रचालन अनुरक्षण के लिए उद्धरत दर 95% रु. प्रति टन + जीएसटी है। इसके अतिरिक्त, तीसरे वर्ष से आगे, डीपीटी सुविधा के अनुरक्षण प्रभार के रूप में संविदाकार को 2.00 लाख रु. की एक नियत राशि का भुगतान करेगा।
- (iii). निविदा शर्तों/प्रस्ताव के अनुसार, इस सुविधा का प्रयोग कांडला पर उर्वरक आयातकों द्वारा किया जायेगा, जिसके लिए प्रयोक्ताओं से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार प्रभार लिया जायेगा।
- (iv). प्रस्तावित सुविधा बोरा भरने और सिलने की 20 इकाइयां होंगी। उर्वरकों को 50 किलो के साफ-सुथरे बोरों में पैक किया जायेगा। इस व्यय की वसूली के लिए, प्रशुल्क नियत करने का प्रस्ताव है, जिसे प्रयोक्ता इस सुविधा के प्रयोग के लिए डीपीटी को अदा करेगा।
- (v). प्रशुल्क का परिकलन 8 वर्षों के ओ एंड एम सहित कांडला स्थित स्वचालित बोरा भरायी और मशीनीकृत रेक लदान सुविधा के लिए मैसर्ज ऋषि शिपिंग द्वारा उद्धरत संविदा मूल्य पर आधारित है और डीपीटी द्वारा वहन किया गया पूर्जीगत व्यय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप है।
- (vi). विस्तृत परिकलन पत्रक के अनुसार, उर्वरक प्रहस्तन प्रशुल्क 164.29 रु. प्रति टन (विदेशी) निकलती है। यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि, चुंकि उर्वरक कार्गो का कोई तटीय मूवमेंट नहीं होता, इसलिए तटीय दर का परिकलन नहीं किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क और प्रस्तावित सुविधा की सोपाधिकताएं सुचीबद्ध की जाती हैं।
- (vii). उक्त प्रस्ताव अध्यक्ष द्वारा अनुमोदित है और उन्हें आगामी बैठक में बोर्ड के समक्ष रखा जायेगा।
- (viii). प्रशुल्क नीति 2015 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देशों को अधिसूचित करने की 21 जनवरी 2015 की अधिसूचना संख्या टीएएमपी/21/2009-डब्ल्यूएस के पैरा 9.2 के अंतर्गत प्राधिकरण को दरों के अनुमोदन की शक्तियां प्राप्त हैं।

(ix). प्रस्तावित सुविधा निर्मित हो गई है और परीक्षण तथा जांच के लिए तैयार है। जैसे ही परीक्षण और जांच पूरी हो जायेगी, उसे वाणिज्यक प्रचालनों के लिए खोल दिया जायेगा।

(x). उपरोक्त को देखते हुए, डीपीटी ने दीनदयाल पत्तन के न्यासी मंडल के द्वारा प्रस्ताव के अनुमोदन की प्रतीक्षा में, प्रस्तावित सुविधा के लिए डीपीटी के कार्गे जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों के स्वचालित बोरा भराई करने और रेक लदान” के लिए 164.29 रु. प्रति टन (विदेशी) के प्रशुल्क को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। बोर्ड जैसे ही प्रस्ताव का अनुमोदन करेगा, उसे प्राधिरक्षण को संसूचित कर दिया जायेगा।

(xi). प्रस्तावित दर के समर्थन में डीपीटी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत गणना नीचे दी जाती है:-

(क). वार्षिक प्रहस्तन क्षमता:

उर्वरक- 1.40 मिलियन टन।

(ख). पूँजीगत लागत:

(रु. में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i)	सिविल कार्य (2013 में शेड की लागत 36.00 करोड़ रुपये। मूल्यद्वारा 2013, 2014, 2015 और 2016 वर्षों के लिए एसएलएम के अंतर्गत @ 3.17% की दर से और 32,57,64,000.00 रु. सुविचारित)	32,57,64,000.00
(ii)	यांत्रिक कार्य	
	(क). ग्राही हॉपर, प्राइमरी और सैकंडरी कन्वेयर	
	(i). ग्राही हॉपर (20नग)	1,18,12,500.00
	(ii). मध्यम कन्वेयर (20नग)	2,12,62,500.00
	(iii). अन्य कार्य (20नग)	23,00,000.00
	(ख). अर्ध-स्वचलन बोरा भरने/सिलने की मशीन।	
	(i). अर्ध-स्वचलन बोरा भरने/सिलने की मशीन में सर्ज हॉपर, ग्रेविटी फीडर, इलैक्ट्रॉनिक नेट, तुला, माइक्रोप्रोसेसर आधारित इलैक्ट्रॉनिक नियंत्रक, डिस्चार्ज च्यूट, स्थानीय नियंत्रण पैनल, बोरा होल्डर, सिलाई की मुर्छ, सीलर, स्लॉट कन्वेयर, बोरा टर्नर, बैग लोडिंग स्पाइटआदि शामिल है।	4,41,78,750.00
	(ii). अनुप्रय फ्लेट बैल्ट कन्वेयर, सभी आवश्यक संरचनात्मक, इलैक्ट्रिकल और नियंत्रण कार्यों सहित हर तरह से संपूर्ण बैगन लोडरों के साथ।	2,98,62,000.00
	उप योग	10,94,15,750.00
	घटाएः वातचीत के बाद दी गई छूट	30,00,000.00
	उप योग	10,64,15,750.00
		10,64,10,000.00
(iii)	इलैक्ट्रिकल वर्क्स और उपयोगी सामान (इलैक्ट्रिकल नियंत्रण वर्क्स में केवल ट्रे और अनुप्रयी ट्रांसफरर्मर (शुष्क किस्म का), विद्युत वितरण प्रणाली जिसमें 415वी पीसीसी पैनल, और वितरण बोर्ड/अर्थिंग आदि शामिल है।)	3,54,37,500.00
	कुल पूँजीगत लागत	46,76,14,000.00

(ग). प्रचालन लागत:

(रु. में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i)	प्रचालन और अनुरक्षण लागत (95रु./टन X 1.4 एमटीपीए)	13,30,00,000.00

(ii)	स्थिर अनुरक्षण प्रभार X (₹2 लाख प्रति माह X 12 माह)	24,00,000.00
(iii)	बीमा पूँजीगत लागत का 1%	46,76,140.00
(iv)	मूल्यहासः(सिविल मद-गोदाम पर 1.90%)	61,89,516.00
(v)	मूल्यहासः(विद्युतकीय और यांत्रिक मद-संयंत्र पर 6.33%)	89,79,105.00
	कुल प्रचालन लागत	15,52,44,761.00

* 2 वर्ष गारंटी अवधि के पूरा होने के पश्चात्, संविदाकार अनुरक्षण प्रभारों के लिए 24 लाख रु. प्रति वर्ष के गारंटीयुक्त भुगतान प्राप्त करने का पात्र हो जायेगा। इसे (इसमें इसके पश्चात् “न्यूनतम गारंटी भुगतान” कहा जायेगा) जिसे प्रचालन और समग्र अनुरक्षण सेवाओं के लिए भुगतान के अतिरिक्त मासिक आधार पर भुगतान किया जायेगा।

(xix). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल 16% पर आकलित किया गया है।

(xx). तदनुसार, डीपीटी द्वारा आकलित राजस्व अपेक्षा इस प्रकार है:-

(क). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i)	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16% (46,76,14,000 रु. का 16%)	7.48
(ii)	आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा:	
(iii)	(क). कुल प्रचालन लागत	15.52
(iv)	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	7.48
(v)	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा	23.00

(ख). राजस्व अपेक्षा का संविभाजन:

(रु. में)

विवरण	राशि
(क). कुल वार्षिक अपेक्षा (करोड़ में)	23.00
(ख). क्षमता टन में	1400000
(ग). लागत प्रति एमटी	
(इ) विदेशी	164.29

2.3. डीपीटी द्वारा सोपाधिकताओं के साथ प्रस्तावित प्रभार अनुसूची इस प्रकार है:

डीपीटी के कारों जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए के प्रयोग की प्रभार अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	विदेशी दर (रु. में)
1	कांडला प्रत्तन स्थित मशीनीकृत बोरा भराई तथा रेक लदान सुविधा के किराया प्रभार	एम.टी.	164.29

टिप्पणियां:

(i). इस सुविधा का प्रयोग दीनदयाल पत्तन की वर्ष संख्या 1 से 10 में उर्वरक प्रहस्तन के सभी प्रयोक्ताओं के लिए अनिवार्य होगा।

(ii). यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति देता है। ऐसी अनुमति टीएम, डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी।

(iii). इस सुविधा का समन्वय डीपीटी के यातायात विभाग द्वारा किया जायेगा।

(iv). सुविधा पर निम्नलिखित प्रचालन संबंधी अपेक्षाओं का पालन किया जायेगा।

(क). उर्वरक को साफ-सुधरे 50 किलो के बोरों में भरा जायेगा। किसी भी बोरे में वजन का अंतर \pm 50 ग्राम से अधिक नहीं होगा।

(ख). आयातक अथवा उसका एजेंट कार्गो को शेड संख्या 34 तक इस स्थिति में लायेगा कि सामग्री सीधे बोराबंद की जा सके।

(ग). यूरिया के मामले में आयातक या उसके एजेंट द्वारा नीम कोटिंग करवायी जाने के बाद शेड संख्या 34 में बोरा बंदी के लिए तैयार रूप में लायेंगे। संबंधित एफसीओ मानदंडों के अनुसार यूरिया की नीम कोटिंग कराने का उत्तरदायित्व, नमूना और जांच सहित आयातक अथवा उसके एजेंट का होगा। यह सुविधा मात्र बोरा भरे जाने तक ही सीमित है।

(घ). बोरा बंद कार्गो के रेक में लदान के पश्चात् और प्रचालक के शेष/बच गए कार्गो के बल्क उर्वरक को अंतरित करके निकटस्थ क्षेत्र में भंडार करने के पश्चात्, आयातक या उसके एजेंट का गोदाम नं. 34 से शेष/बचे हुए कार्गो को उठाने का उत्तरदायित्व होगा।

(ङ). रेक को खींचने से टेक-ऑफ तक लदान स्थल से रेक का कुल टर्न-अराउंड समय, लदान समय, लदान पूर्व-पश्च प्रचालन तथा अन्य सभी विविध कार्यकलापों सहित, 6 घंटे होने की संकल्पना की गई है। 6 घंटे का समय रेक को शेड संख्या 34 के बराबर लगा देने से या बोरा बंद करने और रेक में लदान के लिए समुचित कार्गो की उपलब्धता, जो भी बाद में हो, से आरंभ होगा। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलाप 6 घंटे के अनुमत लदान समय के भीतर पूरे किये जाने होंगे। (इसके पश्चात् इसे इस प्रकार परिभाषित किया जायेगा “अनुमत लदान समय”)। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलापों में वैगन के दरवाजे, वैगन के तल की सफाई, निभार का फैलाव, वैगन के दरवाजे बंद करना, वैगन दरवाजे बंद करने से पूर्व सर्वेक्षक द्वारा बोरों की गिनती करना आदि शामिल होते हैं। अनुमत लदान समय में रेक को खींचने और वैगनों की अवस्थापना का समय शामिल नहीं होगा।

(च). बल्क उर्वरक की भरे बोरे के तुरंत रेक लदान के लिए तैयार रखने की जिम्मेदारी आयातक अश्वा उसके एजेंट की होगी।

(छ). रेक की मांग करना, रेक को लगाये जाने और उसको हटाने/भेजने का उत्तरदायित्व आयातक अथवा उसके एजेंट का होगा।

(ज). आयातक अथवा उसके एजेंट को यातायात विभाग डीपीटी के साथ समन्वय और अनुमति से, रेक को लगाने/मूवमेंट/हटाने का समन्वय करना होगा।

(i). कार्गों का आयातक या उसका एजेंट कार्गों को बोरों में भरने के लिए आयातक या उसका एजेंट को कार्गों के साथ-साथ अपेक्षित खाली बोरे प्रचालक को उपलब्ध कराने होंगे।

3. डीपीटी ने अपने 5 जून 2018 के पत्र के द्वारा डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए प्रशुल्क के प्रस्ताव पर 04 मई 2018 के संकल्प संख्या 14 के द्वारा डीपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन की प्रति भेजी।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, डीपीटी के 24 अप्रैल, 2018 के प्रस्ताव की प्रति हमारे 08 मई, 2018 के पत्र के द्वारा ईपीसी और ओ एंड एम संविदाकार (ऋषि शिपिंग) सहित, संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी। हमने मैसर्ज ऋषि शिपिंग से उनके 16 मई, 2018 और 20 मई 2018 के ई-मेलों द्वारा भेजी गई टिप्पणियों के अतिरिक्त किसी भी प्रयोक्ता /प्रयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई। मैसर्ज ऋषि शिपिंग से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर डीपीटी को भेजे दिया गया। डीपीटी ने अपनी टिप्पणियां 05 जून, 2018 के पत्र के द्वारा भेजी।

5. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, डीपीटी को हमारे 21 जून, 2018 के पत्र के द्वारा यथाशीघ्र अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने को कहा गया। 13 जुलाई, 2018, 4 सितंबर, 2018 और 28 सितंबर, 2018 को अनुस्मारक भेजे जाने के पश्चात् डीपीटी ने अपने 18 अक्टूबर, 2018 और 24 अक्टूबर, 2018 के पत्रों के द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा/हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और डीपीटी द्वारा दिये गये उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर																														
(i).	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता:																															
(क).	बोरा पैक करने और रेक लदान सेवा के लिए अप्रफंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई मानदंड निर्धारित नहीं हैं। डीपीटी ने 1.40 एमटीपीए की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता पर सुविचार किया है। पत्तन के प्रस्तव में वार्षिक प्रहस्तन क्षमता का विस्तृत परिकलन नहीं दिया गया है। संयुक्त सुनवाई के द्वारान पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण में, डीपीटी ने 1.40 एमटीपीए की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता की गणना प्रस्तुत की है। यानी 3480 टन की एक रेक की क्षमता \times एनजी-34 में 1.5 रेक/दिन से प्रहस्तित की जाने वाली औसत रेक संख्या का आकलन \times वर्ष में प्रचालन दिवसों की संख्या अर्थात् 275 दिवस/डीपीटी वार्षिक क्षमता परिकलन में प्रति रेक 3480 टन की सुविचारितकी गयी है। इस प्रहस्तन दर का आधार प्रस्तुत करे और इसका वैगिंग प्लांट की तकनीकी विशिष्टियों के सदर्भ से औचित्य बताएँ।	<p>बोरा पैक करने और रेक लदान सेवा के मानदंड प्रशुल्क की सोपानिकताओं में शामिल किये गए हैं।</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>बीसीएन-एचएल रेक</td><td>58</td><td>वैगन</td></tr> <tr> <td>प्रति वैगन</td><td>60</td><td>एमटी</td></tr> <tr> <td>कुल टन प्रति वैगन</td><td>3480</td><td>एमटी</td></tr> <tr> <td>रेक टन प्रति वैगन</td><td>6</td><td>घंटे / रेक</td></tr> <tr> <td>प्रति दिन प्रहस्तित रेक</td><td>20</td><td>घंटे</td></tr> <tr> <td>कुल कार्गो जो प्रति दिन प्रहस्तित किया जा सकता है।</td><td>10440</td><td>रेक</td></tr> <tr> <td>वर्ष में कुल मानव दिवस</td><td>275</td><td>एमटी</td></tr> <tr> <td>वर्ष में प्रहस्तित कुल कार्गो</td><td>2871000</td><td>दिन</td></tr> <tr> <td>कार्गो जिसे ठहराव समय और रेक उपलब्धता को देखते हुए प्रहस्तित किया जा सकता है।</td><td>1435500</td><td>एमटी</td></tr> <tr> <td>मान लो</td><td>1400000</td><td>एमटी</td></tr> </tbody> </table> <p>यातायात विभाग की यह राय थी कि परियोजना/प्लांट के प्रचालन में बहुत सी एजेंसियां शामिल हैं जैसे आयातक, बोरा पैक करने वाले संयंत्र का संविदाकार रेक उपलब्ध कराने के लिए रेल विभाग, प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गों की विभिन्न किस्में, जिनके कारण सारे कार्गों को इस संयंत्र द्वारा प्रहस्तित करना संभव नहीं होगा। उपरोक्त को देखते हुए, यातायात विभाग द्वारा यह राय व्यक्त की गई थी कि इस संयंत्र के लिए आड्डोपांत कार्गो उपलब्धियां 1.4 एमएमटीपीए के आसापास ही हो सकता है।</p>	बीसीएन-एचएल रेक	58	वैगन	प्रति वैगन	60	एमटी	कुल टन प्रति वैगन	3480	एमटी	रेक टन प्रति वैगन	6	घंटे / रेक	प्रति दिन प्रहस्तित रेक	20	घंटे	कुल कार्गो जो प्रति दिन प्रहस्तित किया जा सकता है।	10440	रेक	वर्ष में कुल मानव दिवस	275	एमटी	वर्ष में प्रहस्तित कुल कार्गो	2871000	दिन	कार्गो जिसे ठहराव समय और रेक उपलब्धता को देखते हुए प्रहस्तित किया जा सकता है।	1435500	एमटी	मान लो	1400000	एमटी
बीसीएन-एचएल रेक	58	वैगन																														
प्रति वैगन	60	एमटी																														
कुल टन प्रति वैगन	3480	एमटी																														
रेक टन प्रति वैगन	6	घंटे / रेक																														
प्रति दिन प्रहस्तित रेक	20	घंटे																														
कुल कार्गो जो प्रति दिन प्रहस्तित किया जा सकता है।	10440	रेक																														
वर्ष में कुल मानव दिवस	275	एमटी																														
वर्ष में प्रहस्तित कुल कार्गो	2871000	दिन																														
कार्गो जिसे ठहराव समय और रेक उपलब्धता को देखते हुए प्रहस्तित किया जा सकता है।	1435500	एमटी																														
मान लो	1400000	एमटी																														
(ख).	2008 के मानकों के अनुसार, इष्टतम क्षमता कुल	2008 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट इष्टतम क्षमता पूरे टर्मिनल की क्षमता से																														

	<p>क्षमता का 70% होगी। तदनुसार, इष्टतम दिनों की संख्या जिससे इष्टतम वार्षिक क्षमता का परिकलन करना है, 256 दिन होता है। इसके प्रति डीपीटी ने 275 दिनों का सुविचार किया है। यह 70% के निर्धारित मानक के प्रति 75.34% क्षमता उपयोग निकलता है। डीपीटी 70% से अधिक क्षमता उपयोग के आकलन के कारण बताये</p>	<p>संबंधित है। फिर भी, वर्तमान मामले में, यह एक आंशिक सुविधा है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, जैसा पैरा (3) में स्पष्ट किया गया है, ठहराव समय को देखते हुए केवल 50% कार्यों प्रहस्तन क्षमता पर ही सुविचार किया गया है।</p>
(ii).	पूँजीगत लागत आकलन:	
(क).	पुष्टि करें कि यांत्रिक कार्यों और विद्युत कार्यों के लिए पूँजीगत लागत का आकलन प्रचलित बाजार दर पर है।	यांत्रिक कार्यों और विद्युत कार्यों की सुविचारित लागत 2017 में प्रस्तावित सुविधा की स्थापना के समय निविदा में प्राप्त वास्तविक दरों पर ली गई है। अतः इस लागत को प्रचलित बाजार दर समझा जा सकता है।
(ख).	समर्थक दस्तावेजों/बच्चटीय उद्धरणों/परिकलनों/पत्तन द्वारा किये गए बाजार दर विश्लेषण/यांत्रिक कार्य और विद्युत कार्य और पत्तन द्वारा निशुल्क परामर्शदाता की उपयोगिताओं की पूँजीगत लागत के आकलन को उचित ठहराने के लिए की प्रतियां प्रस्तुत करें और आंकड़ों का सह-संबंध स्थापित करने के लिए मुख्य शीट का संदर्भ भी दें।	बोली लगाने वाले द्वारा उद्धरत दरों की प्रति प्रस्तुत है।
(ग).	पूँजीगत लागत आकलनों में गोदाम संख्या 34 का डब्ल्यूडीटी भी "सिविल कार्य" शीर्ष के अंतर्गत शामिल है। डीपीटी ने इस भद्र को 16% आरओसीई की अनुमति देते समय ब्रप्ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एआरआर आकलन में पहले भी सुविचार किया होगा। पुष्टि करें कि इस घटक पर सुविचार द्विगुणन नहीं होगा।	दरमानों के पिछले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एआरआर की गणना में प्रस्तावित गोदाम संख्या 34 के लिए 16% आरओसीई को सुविचार में लिया गया था। चूंकि वर्तमान दरमानों की वैद्यता 31.03.2019 तक है और संशोधन 01.04.2019 से अपेक्षित है, अतः गोदाम संख्या 34 की पूँजीगत लागत और उसके 16% आरओसीई को डीपीटी के दरमानों के आगामी सामान्य संशोधन के समय एआरआर का आकलन करते समय निकाल दिया जायेगा।
(iii).	प्रचालन लागत आकलन:	
(क).	<p>डीपीटी के आकलन में संविदाकार द्वारा उद्धरत दर के आधार पर प्रचालन और अनुरक्षण के लिए 95 रु./ठन के अतिरिक्त, सुविधा के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए डीपीटी द्वारा संविदाकार को संदेय स्थिर अनुरक्षण प्रभारों के लिए 24 लाख रु. की राशि भी शामिल है। इस संबंध में, डीपीटी निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण दें:</p> <p>डीपीटी के प्रस्ताव के अनुमार डीपीटी द्वारा संविदाकार को 2 वर्ष पूरे होने के पश्चात् यांत्रिक लदान सुविधा के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए 2 लाख रु. प्रति माह संदेय होंगे अगर ऐसा है तो, इस घटक को पहले वर्ष से ही क्यों लागू नहीं किया जा रहा है और कि डीपीटी इस घटक के लिए पहले वर्ष से क्यों नहीं देगा, इसके कारण प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किये गए हैं। डीपीटी परीक्षण करे और इस घटक को हटाने पर सुविचार करें। इसे तीसरे वर्ष से आगे लागू करने पर सुविचार किया गया है, जब यह डीपीटी द्वारा संदेय होगा। संयोगवश, ऋषि शिंगिं ने भी ऐसी ही टिप्पणियां की हैं।</p>	<p>प्रश्नक प्रस्ताव को आशोधित कर दिया गया है और संशोधित दर संरचना 05/10/2018 के पत्र संख्या एमएस/डब्ल्यूके/4025-टीएएमपी/जीआईएम-988 के द्वारा प्राधिकरण को भेजा गया है।</p>
(ख).	मूल्यहास:	
(i).	डीपीटी पुष्टि करें कि सुविचारित मूल्यहास दर कंपनी अधिनियम 2013 के अंतर्गत लागू मूल्यहास दर के अनुसार है।	जी, हां। कंपनी अधिनियम 2013 के अंतर्गत लागू मूल्यहास दर के अनुसार है।
(ii).	इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रश्नक नियतन में सुविचारित मूल्यहास दर सिविल कार्यों के लिए 3.17% और उपस्कर्तों के लिए (3 पाली) 9.5% है जो कंपनी अधिनियम 2013 के अंतर्गत लागू मूल्यहास दर के अनुसार है। डीपीटी द्वारा	सिविल संरचना का जीवन 50 वर्ष है और इसलिए गोदाम का मूल्यहास 5% कबाड़ मूल्य के साथ 1.90% सुविचार किया गया है। इसी प्रकार, यांत्रिक/विद्युत मर्दों की जीवन 15 वर्ष है अतः मूल्यहास 5% कबाड़ मूल्य के साथ, 6.33% है। क्योंकि सुविधारेक उपलब्धता की सीमाओं के कारण 3 पालियों में कार्य नहीं करेगी।

	सुविचारित मूल्यहास दर सिविल कार्यों के लिए 1.9% और यात्रिक मदों के लिए 6.33% है। इसलिए डीपीटी उक्त टिप्पणी के आलोक में मूल्यहास आकलन की समीक्षा पर सुविचार करें।																																														
(iv).	दरमान:																																														
(क).	टिप्पणी संख्या 1:																																														
(i).	वर्ष 2016-17 और 2017-18 में डीपीटी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित उर्वरक यातायात प्रस्तुत करें। वर्ष 2018-19 के लिए प्रक्षेपण भी प्रस्तुत करें।	वर्ष 2016-17 और 2017-18 में डीपीटी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित उर्वरक यातायात प्रस्तुत करें। वर्ष 2018-19 के लिए प्रक्षेपण भी निम्नवत् है:																																													
		डीपीटी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित उर्वरक <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>तैवार</th> <th>कच्चा</th> <th>योग</th> <th>एमएमटीपीए में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>5,806,780</td> <td>582,767</td> <td>6,389,547</td> <td>6.39</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>5,297,166</td> <td>761,040</td> <td>6,058,206</td> <td>6.06</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>3,677,966</td> <td>945,810</td> <td>4,623,776</td> <td>4.62</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>2,643,503</td> <td>991,391</td> <td>3,634,894</td> <td>3.63</td> </tr> <tr> <td>2014-15</td> <td>3,846,922</td> <td>655,378</td> <td>4,502,300</td> <td>4.50</td> </tr> <tr> <td>2015-16</td> <td>4,361,990</td> <td>169,869</td> <td>4,531,859</td> <td>4.53</td> </tr> <tr> <td>2016-17</td> <td>3,349,611</td> <td>306,117</td> <td>3,655,728</td> <td>3.66</td> </tr> <tr> <td>2017-18</td> <td>3,561,591</td> <td>141,550</td> <td>3,703,141</td> <td>3.70</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	तैवार	कच्चा	योग	एमएमटीपीए में	2010-11	5,806,780	582,767	6,389,547	6.39	2011-12	5,297,166	761,040	6,058,206	6.06	2012-13	3,677,966	945,810	4,623,776	4.62	2013-14	2,643,503	991,391	3,634,894	3.63	2014-15	3,846,922	655,378	4,502,300	4.50	2015-16	4,361,990	169,869	4,531,859	4.53	2016-17	3,349,611	306,117	3,655,728	3.66	2017-18	3,561,591	141,550	3,703,141	3.70
वर्ष	तैवार	कच्चा	योग	एमएमटीपीए में																																											
2010-11	5,806,780	582,767	6,389,547	6.39																																											
2011-12	5,297,166	761,040	6,058,206	6.06																																											
2012-13	3,677,966	945,810	4,623,776	4.62																																											
2013-14	2,643,503	991,391	3,634,894	3.63																																											
2014-15	3,846,922	655,378	4,502,300	4.50																																											
2015-16	4,361,990	169,869	4,531,859	4.53																																											
2016-17	3,349,611	306,117	3,655,728	3.66																																											
2017-18	3,561,591	141,550	3,703,141	3.70																																											
(ii).	प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 1 के संदर्भ से जो यह बताया है कि सुविधा का प्रयोग दीनदयाल पत्तन की वर्ष संख्या 1 से 10 में उर्वरक प्रहस्तन के सभी प्रयोक्ताओं के लिए अनिवार्य होगा। डीपीटी पुष्टि करें कि क्या डीपीटी द्वारा संकलिप्त इष्टतम क्षमता वर्ष 2018-19 के लिए प्रत्याशित उर्वरक यातायात के समान है।	वर्ष 2018-19 के लिए प्रत्याशित उर्वरक यातायात प्रस्तुत है। प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता 1.40 एमएमपीटीए है। लेकिन, यह स्पष्ट किया जाता है कि अधिक्य कार्गों को पत्तन में या इसके आस-पास समान सुविधा पर प्रहस्तित किया जा सकता है। इस सुविधा के लिए प्रस्तावित सोपाधिकताओं में, डीपीटी ने आयातकों/प्रयोक्ताओं को प्रस्तावित सुविधा प्रचलित न होने या पहले से व्यस्त होने और जब डीपीटी के भीतर रेलवे टर्मिनल में रेक उपलब्धता में वाधा आ रही हो तो पत्तन के भीतर या वाहर अन्य समान सुविधाओं के प्रयोग की अनुमति देने की शिथिलता दी है।																																													
(iii).	चूंकि सुविधा गोदाम संख्या 34 में संकलिप्त की गई है, डीपीटी पुष्टि करें कि क्या डीपीटी द्वारा वर्ष संख्या 1 से 10 तक प्रहस्तित सारा उर्वरक कार्गो गोदाम संख्या 34 में रखा जाता है।	जी, नहीं। वर्तमान प्रथा के अनुसार आयातकों को जहाजों से कार्गो उतारना होता है और वे इसे पत्तन में उपलब्ध भंडारण सुविधा में भंडार करते हैं। केवल तभी, जब कार्गो का रेकों में लदान करना होता है, आयात के कार्गो को गोदाम संख्या 34 में लाता है जैसा यातायात प्रबंधक द्वारा निर्णय किया जाता है, तब उसे बोराबंद करके एनजी-34 के साथ-साथ लगे रेक में लादा जाता है। इस सुविधा का प्रयोग बोरा बंद करने और रेक लदान के लिए ही किया जाता है न कि भंडारण के लिए। एक बार रेक लदान पूरा हो जाने पर आयात का यह उत्तरदायित्व बन जाता है, कि वह शेष कार्गो को एनजी-34 से हटा ले।																																													

(iv).	संयुक्त सुनवाई में, ऋषि शिपिंग ने रेक उपलब्धता को एक बाधा मानते हुए प्रस्तावित टिप्पणी पर आपत्ति प्रकट की और प्रस्तावित दर पर भी आपत्ति प्रकट की। इसलिए डीपीटी प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 1 का परीक्षण करो।	इस मुद्रे का 05/10/2018 के पत्र संख्याएमएस/डब्ल्यूके/4025-टीएमपी/जीआईएम-988 में दिये गए स्पष्टीकरणों में पहले ही समाधान कर दिया गया है।
(क).	प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 2 का अन्य कारणों को क्रवर करने के लिए विस्तार किया जाए जब प्रस्तावित सुविधा बैरिंग और रेक लदान के लिए उपलब्ध न हो।	इस मुद्रे का 05/10/2018 के पत्र संख्याएमएस/डब्ल्यूके/4025-टीएमपी/जीआईएम-988 में दिये गए स्पष्टीकरणों में पहले ही समाधान कर दिया गया है।
(ब).	प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 3 प्रशुल्क संबंधी मामला नहीं है और इसलिए डीपीटी इसे हटाने पर सुविचार करें।	तदनुसार, संशोधित दरमान संलग्न हैं। [संशोधित प्रस्तावित प्रभार अनुसूची में पहले प्रस्तावित टिप्पणी 3 को विलुप्त कर दिया गया है।]
(ग).	टिप्पणी संख्या 4 के अंतर्गत (क) से (i) की टिप्पणियां प्रचालन से संबंधित मामला हैं। चूंकि यह प्रशुल्क से संबंधित नहीं हैं, प्रस्तावित टिप्पणी प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाने वाली अनुसूची का भाग नहीं हो सकती।	तदनुसार, संशोधित दरमान संलग्न हैं। [संशोधित प्रस्तावित प्रभार अनुसूची में पहले प्रस्तावित टिप्पणी 4 (क) से (i) को विलुप्त कर दिया गया है।]
(v).	21 जून, 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/18/2016-केपीटी के द्वारा डीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन में प्राधिकरण द्वारा सुविचारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 84,251.84 लाख रुपये हैं और उस आदेश में अनुमोदित दरमानों में राजस्व आकलन 83,551.58 लाख रुपये। 700.26 लाख रु. (84,251.84 लाख रु. 83,551.58 लाख रु.) को प्राधिकरण द्वारा अनकवर्ड छोड़ दिया गया था। जिसे पत्तन ने प्रशुल्क मदों से और सोपाधिकताओं से समंजित करना था जिसके लिए डीपीटी तत्समय राजस्व प्रभाव को कैप्चर नहीं कर पाया था। डीपीटी प्रस्तावित स्वचालित बैरिंग और रेक लदान से अतिरिक्त राजस्व का निर्धारण करे और पुष्टि करे कि वार्षिक आकलित राजस्व 700.26 लाख रु. का एआरआर के भीतर है जो पिछले प्रशुल्क आदेश में अनकवर्ड रह गए थे और यह भी पुष्टि करे कि प्रत्याशित कुल राजस्व 84,251.84 लाख रु. के कुल आकलित एआरआर के भीतर है।	16% आरओसीई पर सुविचारित अतिरिक्त राजस्व प्रस्तावित प्रशुल्क के अनुमोदन तक 7.12 करोड़ रु. है। चालू वित्तीय वर्ष के शेष 6 महीनों की अवधि पर सुविचार करते हुए, छमाही का राजस्व 3.56 करोड़ रु. है। 1.29 करोड़ रु. के टूना की प्रस्तावित दरों के वित्तीय प्रभाव को भी सुविचार में लेने पर निवल अतिरिक्त राजस्व 2.27 करोड़ रु. (3.36 करोड़ रु. - 1.29 करोड़ रु.) है जो पिछले प्रशुल्क आदेश में अनकवर्ड 700.3 लाख रु. के विभेदक एआरआर के भीतर है। यह पुष्टि की जाती है कि प्रत्याशित कुल राजस्व 842.52 करोड़ रु. के कुल आकलित एआरआर के भीतर ही है।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 11 जून, 2018 को डीपीटी परिसर में आयोजित हुई। डीपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में, डीपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने अपने निवेदन रखे।

7. जैसी संयुक्त सुनवाई के दौरान सहमति बनी, डीपीटी को निम्नलिखित मुद्रे पर कार्रवाई करने और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था, जिनके बारे में डीपीटी को हमारे 21 जून, 2018 के पत्र के द्वारा संसूचित किया गया था:-

- (i). (क). संयुक्त सुनवाई में, ऋषि शिपिंग ने रेक उपलब्धता को एक बाधा मानते हुए प्रस्तावित टिप्पणी पर आपत्ति प्रकट की और प्रस्तावित दर पर भी आपत्ति प्रकट की। इसलिए डीपीटी प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 1 का परीक्षण करे। ऋषि शिपिंग ने यह भी उल्लेख किया कि डीपीटी द्वारा 2 लाख रु. प्रति माह का स्थिर अनुरक्षण प्रभार संविदाकार को सुविधा के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए तीसरे वर्ष से आगे दिया जाना है। अतः ऋषि शिपिंग ने तर्क दिया कि इस घटक को दर परिकलन में से हटा दिया जाए।

(ख). इस संबंध में, जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी, पत्तन को ऋषि शिपिंग द्वारा उठाये गए मुद्दों को ध्यान में रखते हुए अपने प्रस्ताव की समीक्षा करनी है और संशोधित प्रस्ताव की प्रति हितधारकों को (जैसा डीपीटी को हमारे 08 मई, 2018 के पत्र के द्वारा सूचित किया गया था) और प्राधिकरण को 10 दिन के भीतर यानी 21 जून, 2018 तक भेजें।

8.1. संयुक्त सुनवाई कार्यवाही से उठे कार्रवाई मुद्दों के संदर्भ में, डीपीटी ने अपने 05 अक्टूबर, 2018 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया, जिसका सार इस प्रकार है:-

- (i). उक्त संयुक्त सुनवाई के दौरान, पत्तन प्रयोक्ताओं के सुझाव पर, यह चर्चा की गई कि डीपीटी न्यू कॉल्डला स्थित गोदाम संख्या 34 में उर्वरक की स्वचालित बोरा भारायी और रेक लदान सुविधा के लिए पहले 2 वर्षों के लिए सुविधा प्रचालक को 2 लाख रुपये प्रति माह का स्थिर अनुरक्षण प्रभार अदा नहीं करेगा। इसलिए, उस पर पहले दो वर्षों के प्रशुल्क परिकलन पर सुविचार नहीं किया गया।
- (ii). यह सुझाव दिया गया था कि पत्तन स्थिर अनुरक्षण प्रभारों को पहले दो वर्षों में अलग करते हुए और तीसरे वर्ष से स्थिर अनुरक्षण प्रभारों को शामिल करते हुए भिन्न दरों पर सुविचार कर सकता है।
- (iii). तदनुसार डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए प्रचालन के आरंभिक 2 वर्ष के लिए संशोधित दर 158.86 रु. प्रति टन (विदेशी) निकलती है और प्रस्तावित सुविधा के लिए प्रचालन के आरंभ के तीसरे वर्ष से 160.57 रु. प्रति टन (विदेशी) निकलती है।
[इस संबंध में डीपीटी ने संशोधित लागत परिकलन दिया है, जिस पर आगामी पैराओं में चर्चा की जायेगी।]
- (iv). इसके अतिरिक्त, उक्त सुनवाई के दौरान, मैसर्ज ऋषि शिपिंग ने डीपीटी की रेल टर्मिनल के भीतर रेक उपलब्धता में बाधा दर्शाते हुए कार्गो वर्थ संख्या 1-10 में सभी प्रयोक्ताओं के लिए उर्वरक प्रहस्तन की प्रस्तावित सुविधा के अनिवार्य प्रयोग संबंधी डीपीटी की सोपाधिकता के बारे में आपत्ति उठायी। इस संबंध में, यह सूचित किया जाता है कि डीपीटी के 05.06.2018 के पहले के पत्र में यह स्पष्ट किया गया है कि:

 - (क). पत्तन इस परियोजना में 44.52 करोड़ रु. (गोदाम की लागत सहित) की राशि का निवेश कर रहा है। परियोजना को व्यवहारिक बनाने के लिए इस परियोजना की पूरी क्षमता का उपयोग होना चाहिए।
 - (ख). इसके अतिरिक्त, सोपाधिकताओं में यह प्रस्ताव किया गया है कि:

“2. यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति देता है। ऐसी अनुमति टीएम, डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी।

ऊपर (क) और (ख) दोनों को देखते हुए, यह देखा जा सकता है कि यद्यपि परियोजना की व्यवहार्यता के लिए प्रस्तावित सुविधा का पूरा उपयोग बहुत महत्वपूर्ण है, डीपीटी काफी विवेकपूर्ण है कि उसने आयातकों/प्रयोक्ताओं को यह शिथिलता प्रदान की है कि प्रस्तावित सुविधा प्रचालित न हो रही हो, या पहले से व्यस्त हो या डीपीटी के रेल टर्मिनल में रेकों की उपलब्धता में कठिनाई आ रही हो तब वे पत्तन के भीतर या बाहर इस प्रकार की सुविधा का प्रयोग कर सकते हैं। अतः मैसर्ज ऋषि शिपिंग की यह आपत्ति अनुचित है।

ऊपरोक्त को देखते हुए, प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह डीपीटी के कार्यों जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए प्रचालन के आरंभिक 2 वर्षों के लिए 158.86 रु. प्रति टन (विदेशी) और प्रचालन के आरंभ के तीसरे वर्ष से 160.57 रु. प्रति टन (विदेशी) का अनुमोदन करने का अनुरोध किया जाता है।

8.2. (i). डीपीटी ने मैसर्ज ऋषि शिपिंग द्वारा उठाये गए मुद्रे और प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण से प्रवाहित डीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर के समर्थन में पहले 2 वर्षों और तीसरे वर्ष से आगे की अलग से संशोधित गणना भी प्रस्तुत की है। संशोधित गणना की विशिष्टियां नीचे दी जा रही हैं:

(क). उर्वरकों की वार्षिक प्रहस्तन क्षमता 1.40 मिलियन टन ही रखी गई है, जैसा मूल प्रस्ताव में है।

(ख). डीपीटी द्वारा जीएसटी घटक रहित पूँजी लागत आकलन का संशोधन किया गया है। संशोधित पूँजीगत लागत आकलन इस प्रकार है:-

(in ₹)

क्र.सं.	विवरण		राशि
(i)	सिविल कार्य (2013 में शेड की लागत 38,67,76,33.00 रुपये। मूल्यहास 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 और 2018 वर्षों के लिए एसएलएम के अंतर्गत @ 3.17% की दर से और 32,57,64,000.00रु. सुविचारित)		32,54,72,284
(ii)	यांत्रिक कार्य		
(क).	ग्राही हॉपर, प्राइमरी और सैकंडरी कन्वेयर		
	(i). ग्राही हॉपर (20 नग)	1,00,00,000	
	(ii). मध्यम कन्वेयर (20 नग)	1,80,00,000	
	(iii). अन्य कार्य (20 नग)	20,00,000	
(ख).	अर्ध-स्वचलन बोरा भरने/सिलने की मशीन।		
	(i). अर्ध-स्वचलन बोरा भरने/सिलने की मशीन में सर्ज हॉपर, ग्रेविटी फीडर, इलैक्ट्रानिक नेट, तुला, माइक्रोप्रोसेसर आधारित इलैक्ट्रानिक नियंत्रक, डिस्चार्ज च्यूट, स्थानीय नियंत्रण पैनल, बोरा होल्डर, सिलाई की सुई, सीलर, स्लॉट कन्वेयर, बोरा टर्नर, बैग लोडिंग स्पाइटआदि शामिल है।	3,74,00,000	
	(ii). अनुप्रथ फ्लेट बैल्ट कन्वेयर, सभी आवश्यक संरचनात्मक, इलैक्ट्रिकल और नियंत्रण कार्यों सहित हर तरह से संपूर्ण बैगन लोडरों के साथ।	2,52,80,000	
	उप योग	9,26,80,000	
	घटाएः बातचीन के बाद दी गई छूट	30,00,000	8,96,80,000
(iii)	इलैक्ट्रिकल वर्कस और उपयोगी सामान (इलैक्ट्रिकल नियंत्रण वर्कस में केवल ट्रे और अनुषंगी ट्रांसफरर्मर (शुष्क किस्म का), विद्युत वितरण प्रणाली जिसमें 415वी पीसीसी पैनल, और वितरण बोर्ड/अर्थिंग आदि शामिल है।)		3,00,00,000
	कुल पूँजीगत लागत		44,51,52,284
	कुल पूँजीगत लागत (करोड़ रु. में)		44.52

(ग). आशोधित प्रचालन लागत और एआरआर सुविचारित 16% आरओसीई तथा प्रस्तावित दर:

(रु. में)

क्र.सं.	विवरण	कार्य के आरंभ की तारीख से पहले 2 वर्षों के लिए	कार्य के आरंभ की तारीख से 3सरे वर्ष से बारे उससे आगे के लिए
क.	कुल प्रचालन लागत		

(i)	प्रचालन और अनुरक्षण लागत (95रु./टन X 1.4 एमटीपीए)	13,30,00,000.00	13,30,00,000.00
(ii)	स्थिर अनुरक्षण प्रभार X (2 रु. प्रति माह X 12 माह)	शून्य	24,00,000.00*
(iii)	बीमा पूँजीगत लागत का 1%	44,51,522.84	44,51,522.84
(iv)	मूल्यहासः (सिविल मद-गोदाम पर 1.90%)	61,83,973.40	61,83,973.40
(v)	मूल्यहासः (विद्युतकीय और यांत्रिक मंदों-संयंत्र पर 6.33%)	75,75,744.00	75,75,744.00
	कुल प्रचालन लागत	15,12,11,240.24	15,36,11,240.24
	कुल प्रचालन लागत (करोड़ रु. में)	15.12	15.36
ख.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा		
	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16% (44,51,52,284.22 रु. का 16%)	7.12	7.12
	आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा:		
	(क). कुल प्रचालन लागत	15.12	15.36
	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	7.12	7.12
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा	22.24	22.48
ग.	राजस्व अपेक्षा का संविभाजन		
	(क). कुल वार्षिक अपेक्षा (करोड़ में)	22.24	22.48
	(ख). क्षमता टन में	1400000	1400000
	(ग). लागत प्रति एमटी		
	(i) विदेशी	158.86	160.57

* 2 वर्ष गारंटी अवधि के पूरा होने के पश्चात्, संविदाकार अनुरक्षण प्रभारों के लिए 24 लाख रु. प्रति वर्ष के गारंटीयुक्त भुगतान प्राप्त करने का पात्र हो जायेगा। इसे इसमें इसके पश्चात् “न्यूनतम गारंटी भुगतान” कहा जायेगा। जिसे प्रचालन और व्यापक अनुरक्षण सेवाओं के लिए भुगतान के अतिरिक्त मासिक आधार पर किया जायेगा।

(iv). तदनुसार डीपीटी ने 18 अक्टूबर, 2018 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रभार अनुसूची इस प्रकार है:

डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए के प्रयोग की प्रभार अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	शूनिट	विदेशी दर (रु. में)
1	दीन दयाल पत्तन पर मर्शीनीकृत बैगिंग और रेक लदान के लिए कार्य के आरंभ के पहले 2 वर्षों के किराया प्रभार	एम.टी.	158.86
2	दीन दयाल पत्तन पर मर्शीनीकृत बैगिंग और रेक लदान के लिए कार्य के आरंभ से 3सेरे वर्ष और उससे आगे के किराया प्रभार	एम.टी.	160.57

टिप्पणियां:

(1). इस सुविधा का प्रयोग दीनदयाल पत्तन की वर्थ संख्या 1 से 10 में उर्वरक प्रहस्तन के सभी प्रयोक्ताओं के लिए अनिवार्य होगा।

(2). यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति देता है। ऐसी अनुमति टीएम, डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी।

(3). वैगिंग और रेक लदान सेवा के लिए निर्धारित मानदंड है:-

(i). उर्वरक को साफ-सुथरे 50 किलो के बोरों में भरा जायेगा। किसी भी बोरे में वजन का अंतर \pm 50 ग्राम से अधिक नहीं होगा।

(ii). रेक को खींचने से टेक-ऑफ तक लदान स्थल से रेक का कुल टर्न-आराउंड समय, लदान समय, लदान पूर्व-पश्च प्रचालन तथा अन्य सभी विविध कार्यकलापों सहित, 6 घंटे होते की संकल्पना की गई है। 6 घंटे का समय रेक को शेड संख्या 34 के बराबर लगा देने से या बोरा बंद करने और रेक में लदान के लिए समुचित कार्गो की उपलब्धता जो भी बाद में हो से आरंभ होगा। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलाप 6 घंटे के अनुमत लदान समय के भीतर पूरे किये जाने होंगे। (इसके पश्चात् इसमें इसे इस प्रकार परिभाषित किया जायेगा “अनुमत लदान समय”)। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलापों में वैगन के दरवाजे, वैगन के तल की सफाई, निभार का फैलाव, वैगन के दरवाजे बंद करना, वैगन दरवाजे बंद करने से पूर्व सर्वेक्षक द्वारा बोरों की गिनती करना आदि शामिल होते हैं। अनुमत लदान समय में रेक को खींचने और वैगनों की अवस्थापना का समय शामिल नहीं होगा।

9. डीपीटी ने अपने 24 दिसंबर, 2018 के ई-मेल द्वारा सूचित किया है कि पत्तन ने मई 2018 से अंतरिम आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क एकत्र कर रहा है। डीपीटी ने 1 मई 2018 से प्रशुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस मामले में कार्रवाई के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना के संबंध में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

(i). दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) का प्रस्ताव डीपीटी द्वारा डीपीटी के आंतरिक संसाधनों से निर्मित डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र (सीजेए) के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालन बोरा भरायी और रेक लदान के लिए प्रशुल्क नियत करने का है। यह परियोजना डीपीटी द्वारा रेल रेकों के टर्नआराउंड समय में सुधार लाने के लिए प्रस्तुत की गई है। पत्तन के प्रस्ताव में 20 नग अर्ध-स्वचलित वैगिंग और सिलाई मशीन यूनिट की स्थापना करने की संकल्पना के साथ-साथ अपेक्षित सिविल यांत्रिक कार्य भी डीपीटी द्वारा डीपीटी के आंतरिक स्रोतों से किये गए हैं। डीपीटी ने इंजीनियरिंग, प्राप्ति और निर्माण (ईपीसी) के मॉडल को अपनाया है और उस सुविधा का प्रचालन और अनुरक्षण 8 वर्ष की अवधि के लिए मैसर्ज क्रृषि शिपिंग द्वारा किया जायेगा।

(ii). जैसा पहले के पैराओं में चर्चा की गई है, डीपीटी द्वारा 25 अप्रैल, 2018 को दायर मूल प्रस्ताव को, परामर्शी प्रक्रिया के दौरान हितधारकों द्वारा उठाये गए मुद्दों को ध्यान में रखते हुए डीपीटी ने 5 अक्टूबर, 2018 के अपने पत्र के द्वारा संशोधित किया गया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण और मैसर्ज क्रृषि शिपिंग द्वारा उठाये गए विदुओं के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में दो भिन्न दरों का प्रस्ताव किया है, पहले तीन वर्षों के लिए एक समान दर के स्थान पर एक दर प्रचालन आरंभ होने की तारीख से पहले दो वर्षों के लिए हैं और दूसरी दर तीसरे वर्ष और उससे आगे के लिए है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने पूँजीगत लागत को मूल प्रस्ताव में 46.76 करोड़ रु. से घटा कर, जीएसटी घटक के हटाते हुए, 44.52 करोड़ रु. कर दिया है क्योंकि पत्तन जीएसटी घटक का इनपुट-क्रेडिट प्राप्त करेगा। 5 अक्टूबर, 2018 के

डीपीटी के संशोधित लागत परिकलन के साथ-साथ मामले के संसाधन के दौरान डीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

(iii). पत्तन ने प्रस्तावित दर का अनुमोदन चाहते समय प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.7.2 का हवाला दिया है। प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 9.7.2 अधिकृत सेवा प्रदाता के प्रशुल्क के विनियमित करने से संबंधित है। वर्तमान मामले में, डीपीटी द्वारा उगाहे जाने के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत किया जाता है न कि अधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा। इस मामले में संगत खंड इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देश का 5.7.1 है। इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 5.7.1 के अनुसार पत्तन विशेष के दरमानों में पत्तन विशेष के दरमानों में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क निर्दिष्ट न होने की स्थिति में, संबंधित महापत्तन न्यास, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को कथित नये कार्गो/उपकरण/प्रशुल्क वाली सेवाएं व निष्पादन मानकों को, यदि कोई हो, ऐसी ही कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित हो, अधिसूचित करने के लिए अनुरोध कर सकता है। यदि किसी अन्य पत्तन में ऐसी दरें उपलब्ध नहीं हैं जो प्रस्तावित नये कार्गो/सेवा सुविधा से मेल खाती हो तो पत्तन, इष्टतम क्षमता के संदर्भ में, कथित नये कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों या क्षमता मूल्यांकन या सेवा की तकनीकी विशिष्टता/सुविधा/उपकरण के आधार पर प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। यदि उपर्युक्त विकल्पों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण संभव नहीं तो संतोषजनक कारणों से महापत्तन न्यास, लागत तथा 16 प्रतिशत प्रतिफल के आधार पर दरों का प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। चूंकि तुलनात्मक के लिए कोई अन्य महापत्तन न्यास में कोई प्रशुल्क उपलब्धता नहीं है पत्तन ने यह प्रस्ताव दायर किया है जो गैरे तौर पर अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित सामान्य सिद्धांतों के अनुरूप है और मानक आधारित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

(iv). **इष्टतम प्रहस्तन क्षमता:**

(क). डीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया जाने वाला प्रस्तावित उर्वरक कार्गो है जिसे कांडला में उर्वरक आयातकों द्वारा आयात किया जाता है।

(ख). प्रति रेक 58 वैगन और प्रति वैगन 60 एमटी कार्गो को सुविचार में लेते हुए 3480 एमटी प्रति रेक क्षमता निर्धारित की है (58 वैगन x 60 एमटी प्रति वैगन)। सुविचारित अन्य प्रतिमान रेक टर्नओराउंड समय 6 घंटा/रेक और 20 प्रचालन घंटे प्रति दिन को सुविचार में लेते हुए 3 रेक प्रति दिन का है (20 घंटे /6 घंटे)। 275 दिन प्रति वर्ष की उत्पादकता लागू करते हुए डीपीटी ने 28,71,000 एमटी प्रति वर्ष (3480 कुल टन प्रति वैगन (एमटी) x 3 रेक प्रति दिन x 275 दिन) की प्रहस्तन क्षमता का निर्धारण किया है। तथापि, कार्गो के ठहराव समय और रेक उपलब्धता की बाधाओं को ध्यान में रखकर, डीपीटी ने अंततः वार्षिक प्रहस्तन क्षमता 50% पर सुविचार किया है यानी 14,35,500 एमटी और 14,00,000 एमटी पूर्णकित (अर्थात् 1.4 मिलियन मीट्रिक टन)।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, इष्टतम क्षमता कुल क्षमता का 70% होती है। तदनुसार, इष्टतम दिनों की संख्या जो इष्टतम वार्षिक क्षमता निर्धारण के परिकलन में ली जायेगी वह 256 दिन है यानी $365 \text{ दिन} \times 70\%$ । इसके प्रति डीपीटी ने 275 दिनों पर सुविचार किया है। यह 70% के निर्धारित मानक के प्रति 75.34% क्षमता उपयोग निकलता है। डीपीटी ने स्पष्ट किया है कि 2008 दिशानिर्देश में विनिर्दिष्ट इष्टतम क्षमता पूरे टर्मिनल से संबंधित है। फिर भी, वर्तमान मामले में, यह एक आंशिक सुविधा है। इसके अतिरिक्त, डीपीटी ने रेक की उपलब्धता में बाधाओं को ध्यान में रखकर 50% कार्गो प्रहस्तन क्षमता प्रति वर्ष पर सुविचार करते हुए प्रशुल्क निकाला है।

पत्तन के स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए, डीपीटी द्वारा यथानिर्धारित इष्टतम प्रहस्तन क्षमता 14,00,000 एमटी प्रति वर्ष (अर्थात् 1.4 मिलियन टन प्रति वर्ष) को सुविचार में लिया जाता है।

(v). **पूंजीगत लागत:**

कुल पूंजीगत लागत 44.52 करोड़ रु. का आकलन किया गया है, जिसमें 32.55 करोड़ रु. सिविल कार्य के 8.97 करोड़ रु. यांत्रिक कार्य के तथा 3.00 करोड़ रु. विद्युत कार्य के शामिल हैं।

जहां तक सिविल कार्य का संबंध है, डीपीटी ने शेड की लागत के पुस्तक मूल्य पर सुविचार किया है अर्थात् 2013 को गोदाम संछया 34 और 2013 से 2018 के वर्षों के लिए सीधी रेखा विधि के अंतर्गत 3.17% पर मूल्यहास करते हुए शेड का स्थायी आस्ति मूल्य 32.55 करोड़ रु. निकाला है। पत्तन ने पुष्टि की है कि अप्रैल, 2019 को अपेक्षित पत्तन के सामान्य दरमान संशोधन के दौरान, इस आस्ति मूल्य पर 16% आरओसीई को हटा दिया जायेगा। उक्त स्पष्टीकरण को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि पिछले संशोधन के दौरान 700.20 लाख रु. का अनकवर्ड एआरआर था, जिस पर उक्त मद के निवल स्थायी संपत्ति पर प्रतिफल शामिल किया गया होगा वर्तमान सुविधा का प्रशुल्क निकालने के लिए इस आस्ति के मूल्यहास पर 16% प्रतिफल की अनुमति देना अनुचित नहीं लगता। अतः शेड के मूल्यहसित मूल्य डीपीटी द्वारा दर निकालने के लिए यथा सुविचारित पर विचार में लिया जाता है।

डीपीटी द्वारा आकलित यांत्रिक कार्यों और विद्युत कार्यों की पूंजीगत लागत का समर्थन पत्तन द्वारा दस्तावेजी साक्ष्यों से किया गया है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा आकलित सुविचार में लिया जाता है।

(vi). **प्रचालन लागत:**

(क). **प्रचालन और अनुरक्षण लागत तथा स्थिर अनुरक्षण प्रभार:**

जैसा पहले बताया गया है, पत्तन ने निविदा आमंत्रण के पश्चात् उक्त सुविधा के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए स्रोत-बाह्य संविदाकार के रूप में मैसर्ज ऋषि शिपिंग को 8 वर्ष की अवधि के लिए नियुक्त किया है। संविदा दर के अनुसार, डीपीटी ने प्रचालन और अनुरक्षण लागत का आकलन 13.30 करोड़ रु. यानी 1.4 एमटीपीए के लिए 95 रु. प्रति टन किया है। चूंकि आकलन संविदा दर के अनुसार है, उस को मान्य किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, डीपीटी ने 3सरे वर्ष से और उससे आगे के लिए 2 लाख रु. प्रति माह का स्थिर अनुरक्षण लागत का भी आकलन किया है। इससे पहले, डीपीटी ने इस घटक को पहले वर्ष से ही ढाल दिया था। जब उल्लेख किया गया कि डीपीटी इस घटक का भुगतान पहले वर्ष से नहीं करेगा तो डीपीटी ने दो भिन्न प्रशुल्क दरों का प्रस्ताव करते हुए इसे आशोधित किया। डीपीटी द्वारा किये गए संविदा में यह बताया गया है कि 2 वर्ष की गारंटी अवधि के पूरा होने के पश्चात्, संविदाकार सुविधा के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए 95/-रु. टन के अतिरिक्त समग्र अनुरक्षण प्रभारों के लिए 24 लाख रु. प्रति वर्ष के गारंटी भुगतान प्राप्त करने का प्राप्त ही जायेगा। पत्तन द्वारा दी गई इस स्थिति पर पूर्णतः भरोसा किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, यह मान्य करते हुए कि डीपीटी द्वारा मूलतः प्रस्तावित प्रशुल्क में इस लागत मद को कैप्चर किया गया था और प्रस्तावित दर डीपीटी के न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित थी और यह भी कि चूंकि डीपीटी मई 2018 से प्रस्तावित दरों की अंतरिम रूप से उगाही कर रहा है तथा किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं की है और कि यह पत्तन के संविदात्मक दायित्व से उठी है, इसलिए उक्त आकलन सुविचारित है। ऋषि शिपिंग इस संयंत्र को 8 वर्ष की अवधि के लिए जब तक संविदा पूरा नहीं हो जाता परिचालित करेगा। इसलिए, डीपीटी के लिए यह सुनिश्चित करना आवश्यक हो जाता है कि ऋषि शिपिंग आस्तियों का कर्मिष्ठता से अनुरक्षण करे।

प्रचालन और अनुरक्षण लागत और नियत अनुरक्षण लागत पर इस संकल्पना से सुविचार में लिया जाता है कि डीपीटी ने सोत-बाह्य संविदाकार को नियुक्त करने में 3 प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया का अनुपालन किया है क्योंकि पत्तन ने इस सुविधा के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए निविदाकारों का प्रतिस्पर्धी दर चार्ट भेजा था।

(ग). बीमा लागत, सकल स्थायी आस्तियों के 1% पर आकलित की है, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है।

(घ). मूल्यहासः

डीपीटी ने सिविल संरचना के लिए मूल्यहास का परिकलन किया है, अर्थात् शेड की लागत सिविल संरचना का जीवन 50 वर्ष है और इसलिए गोदाम का मूल्यहास **5%** कबाड़ मूल्य के साथ **1.90%** सुविचार किया गया है। इसी प्रकार, यांत्रिक/विद्युत मदों की जीवन 15 वर्ष है अतः मूल्यहास **5%** कबाड़ मूल्य के साथ, **6.33%** है। पत्तन ने यह स्पष्ट किया है कि सुविधा रेक उपलब्धता की सीमाओं के कारण 3 पालियों में कार्य नहीं करेगी। डीपीटी ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा आकलित मूल्यहास का आकलन कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित जीवन मानदंडों के अनुरूप है। उक्त स्थिति को देखते हुए डीपीटी द्वारा यथा आकलित 1.38 करोड़ रु. की मूल्यहास लागत को सुविचार में लिया जाता है।

(ङ). परियोजना के कुल प्रचालन लागत प्रचालन आरंभ होने की तारीख से पहले 2 वर्षों के लिए 15.12 करोड़ रु. है और प्रचालन आरंभ होने की तारीख से तीसरे वर्ष से आगे 15.36 करोड़ रु. है।

(vii). उक्त विश्लेषण के अनुसार डीपीटी द्वारा डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए प्रशुल्क नियत करने के लिए प्रस्तुत लागत विवरण, डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सुविचारित है। लागत विवरण की एक प्रति अनुलग्नक के रूप में संलग्न है।

(viii). कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 22.24 करोड़ रु. निकलती है जो प्रचालन लागत (15.12 करोड़ रु.) और परियोजना के चालू होने की तारीख से पहले 2 वर्षों के लिए पूंजीगत लागत पर 16% प्रतिफल (7.12 करोड़ रु.) और 22.48 करोड़ रु. जो समग्र प्रचालन लागत (15.36 करोड़ रु.) और प्रचालन की तारीख से 3 सरे वर्ष और उससे आगे पूंजीगत लागत पर 16% प्रतिफल (7.12 करोड़ रु.) समग्र का है।

आकलित एआरआर 22.24 करोड़ रु. और 14,00,000 एमटी की इष्टतम प्रहस्तन पर सुविचार करें तो दर प्रथम दो वर्ष के लिए 158.86 करोड़ रु. प्रति एमटी निकलती है जो पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई है। तीसरे वर्ष से आगे 22.48 करोड़ रु. एआरआर और 14,00,000 एमटी इष्टतम प्रहस्तन पर सुविचार करने पर दर 160.57 रु. प्रति एमटी निकलती है जैसा डीपीटी द्वारा प्रस्तावित है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत परिकलन के आधार पर डीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

डीपीटी ने 16% आरओसीई के सुविचार में लेने पर प्रस्तावित दर से 7.12 करोड़ रु. का अतिरिक्त राजस्व का आकलन किया है। इसके अतिरिक्त, चालू वित्तीय वर्ष के 6 महीने की शेष अवधि को ध्यान में रखकर पत्तन ने आधे वर्ष के लिए 3.56 करोड़ रु. का राजस्व आकलित किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित दरों का वित्तीय प्रभाव पिछले प्रशुल्क आदेश में अनकवर्ड छोड़े गए 700.3 लाख रुपये के एआरआर के भीतर है। डीपीटी ने पुष्टि की है कि राजस्व 842.52 करोड़ रु. के कुल आकलित एआरआर के भीतर ही रहेगा।

यह देखा जाता है कि पत्तन ने अतिरिक्त राजस्व प्रभाव का आकलन करते समय 16% आरओसीई 7.12 करोड़ रु. ही सुविचार में लिया है। प्रस्तावित दर के लिए राजस्व प्रभाव को मात्र आरओसीई की सीमा तक ही आकलित करना

जरूरी नहीं है। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर पर राजस्व और जो मई, 2018 से अंतरिम तौर पर से एकत्र किया जा रहा है, 21.08 करोड़ रु. (मई 2018 से अनुपातिक 12,83,333 टन X 164.29रु./ टन) निकलता है। उक्त आकलित अतिरिक्त राजस्व 700.3 लाख रु. के अनकवर्ड एआरआर के भीतर ही पाया गया है।

- (ix). डीपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क विदेशी कार्गो के लिए ही है क्योंकि तटीय कार्गो का प्रहस्तन होता ही नहीं है। एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत पोत से तट अंतरण और क्वेसे/को भंडारण यार्ड से/को घाटशुल्क सहित, अंतरण पर लागू होती है। इस मामले में, कार्यकलाप जहाज से तट अथवा तट से यार्ड मूवमैट के अंतर्गत नहीं आता है। अतः तटीय रियायत किसी भी तरह से लागू नहीं होती है। चूंकि, प्रशुल्क वही रहेगा, कार्गो चाहे विदेशी हो या तटीय, यह प्राधिकरण विदेशी कार्गो तक दर को सीमित न करते हुए प्रति टन दर का नियतन करता है, कार्गो चाहे तटीय हो या विदेशी।
- (x). डीपीटी ने यह कहते हुए टिप्पणी संख्या 1 का प्रस्ताव किया है कि सुविधा का प्रयोग दीनदयाल पत्तन की वर्ष संख्या 1 से 10 में उर्वरक प्रहस्तन के सभी प्रयोक्ताओं के लिए अनिवार्य होगा। मैसर्ज ऋषि शिपिंग ने डीपीटी में रेल टर्मिनल में रेक की उपलब्धता की बाधा दर्शाते हुए सभी प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तावित सुविधा के अनिवार्य प्रयोग संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी पर आपत्ति की है। ऋषि शिपिंग ने आगे यह भी निवेदन किया है कि डीपीटी पर 3.5 एमटीपीए आयातित उर्वरक होता है जबकि प्रस्तावित बैगिंग सुविधा 1.4 एमटीपीए को ही पूरा कर सकती है। डीपीटी के पास प्रस्तावित स्वचालित बैगिंग प्लांट सुविधा पूरे में 3.5 एमटीपीए उर्वरक को प्रहस्त करने की क्षमता नहीं है।

इस संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि, प्रस्तावित टिप्पणी इसलिए है कि परियोजना को व्यवहारिक बनाने के लिए इस परियोजना की पूरी क्षमता का उपयोग होना चाहिए। यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति देता है। ऐसी अनुमति टीएम, डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी इसके लिये टिप्पणी संख्या 2 पहले ही प्रस्तावित की गई है कि इस प्रकार प्रस्तावित टिप्पणी मैसर्ज शिपिंग द्वारा उठाये गए मुद्रे का समाधान करती है।

डीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित टिप्पणी संख्या (1) और (2) इसलिए, टिप्पणी संख्या (2) में मामूली से संशोधन के अधीन अनुमोदित की जाती हैं। टिप्पणी संख्या 2 का निर्णयिक वाक्य यह बताता है कि ऐसी अनुमति “यातायात प्रबंधक, डीपीटी” द्वारा जारी की जायेगी जिसे “डीपीटी” से प्रतिस्थापित किया जाता है क्योंकि यह प्राधिकरण पत्तन के किसी विशेष पदाधिकारी को कोई विवेकाधिकार शक्तियां नहीं दे सकता।

- (xi) डीपीटी ने टिप्पणी संख्या 3 (क) का प्रस्ताव यह कहते हुए किया है कि उर्वरक को साफ-सुधरे 50 किलो के बोरों में भरा जायेगा। किसी भी बोरे में वजन का अंतर \pm 50 ग्राम से अधिक नहीं होगा। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

(xii). डीपीटी ने टिप्पणी संख्या 3 (ख) का भी प्रस्ताव किया है जो बताती है कि रेक को खिंचने से टेक-ऑफ तक लदान स्थल से रेक का कुल टर्न-अराउंड समय, लदान समय, लदान पूर्व-पश्च त्रचालन तथा अन्य सभी विविध कार्यकलापों सहित, 6 घंटे होने की संकल्पना की गई है। 6 घंटे का समय रेक को शेड संख्या 34 के बराबर लगा देने से या बोरा बंद करने और रेक में लदान के लिए समुचित कार्गों की उपलब्धता, जो भी बाद में हो, से आरंभ होगा। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलाप 6 घंटे के अनुमत लदान समय के भीतर पूरे किये जाने होंगे। (इसके पश्चात् इसे इस प्रकार परिभाषित किया जायेगा “अनुमत लदान समय”)। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलापों में वैगन के दरवाजे, वैगन के तल की सफाई, निभार का फैलाव, वैगन के दरवाजे बंद करना, वैगन दरवाजे बंद करने से पूर्व सर्वेक्षक द्वारा बोरों की गिनती करना आदि शामिल होते हैं। अनुमत

लदान समय में रेक को खींचने और वैगनों की अवस्थापना का समय शामिल नहीं होगा। प्रस्तावित टिप्पणी प्राकृति में स्पष्टकारी प्रतीत होती है अतः डीपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित अनुमोदित है।

(xiii). (क). डीपीटी ने सूचित किया है कि पत्तन मई, 2018 से प्रस्तावित प्रशुल्क की अंतरिम तौर से उगाही कर रहा है और इसलिए प्रस्तावित दर को मई, 2018 से अनुमोदित किया जाए। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि ऐसे नए कार्गो/सेवा/सुविधा के लिए कोई प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 और 5.7.2 के साथ पठित खंड 5.7.3 पत्तन को प्राधिकरण के पास अपना प्रस्ताव दायर करने के साथ-साथ तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों की उगाही करने की अनुमति देता है। इसके अतिरिक्त, कार्यकारी दिशानिर्देश का खंड 5.7.5 अनुबद्ध करता है कि साधारणतया नए कार्गो/सुविधा के लिए अनुमोदित दरें उत्तरपेक्षी प्रभाव से होती हैं। उक्त खंड इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा अपनायी गई अंतरिम दर को तदर्थ आधार पर मान्य करने की भी अनुमति देता है जब तक कि आधिक्य नहीं पाया जाता और पूर्व प्रभाव से कुछ निगमन अपेक्षित नहीं होता।

पत्तन ने अपना प्रस्ताव अप्रैल 2018 में दायर किया था। किसी भी प्रयोक्ता ने मई 2018 से डीपीटी द्वारा अंतरिम रूप से एकत्र की जा रही प्रस्तावित दर पर कोई आपत्ति नहीं की है। वर्तमान मामले में, अप्रैल 2018 में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित 164.29₹./टन की मूल दर को डीपीटी द्वारा संशोधित कर दिया गया है। अक्टूबर 2018 के संशोधित प्रस्ताव में पत्तन ने कार्य आरंभ होने की तारीख से पहले 2 वर्ष के लिए प्रस्तावित दर 158.86₹./टन है और कार्य आरंभ होने के 3 सरे वर्ष से 160.57₹./टन है जो अनुमोदित की जाती है।

प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर डीपीटी द्वारा प्रस्तावित मूल दर से और जो पत्तन द्वारा तदर्थ आधार पर अंतरिम रूप से उगाही जा रही है ज्यादा भिन्न नहीं पायी जाती है। इसलिए, यह प्राधिकरण उक्त सुविधा पर डीपीटी द्वारा प्रचालन के आरंभ होने की तारीख से इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दर के अनुमोदन तक तदर्थ आधार पर वसूले जाने की कार्यवाई को अभियुक्त करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.5 के अनुरूप, भारत के राजपत्र में प्रशुल्क की अधिसूचना तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् उत्तरपेक्षी प्रभाव से लागू किया जाता है।

चूंकि ऋणिंग को प्रचालन और अनुरक्षण का संविदा 8 वर्षों के लिए दिया गया है और डीपीटी का प्रशुल्क प्रस्ताव मानदंड आधारित है, अनुमोदित दर डीपीटी द्वारा दिये गए प्रचालन और अनुरक्षण संविदा के साथ सह-समाप्त होगी। चूंकि सुविधा के प्रचालन के लिए 95 ₹./टन की संविदा दर को संविदा अवधि के लिए स्थिर कर दिया गया है इसलिए संविदा अवधि के लिए उक्त प्रशुल्क में वार्षिक वृद्धि की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, डीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर करते समय, जो 1 अप्रैल, 2019 से अपेक्षित है, दरमान में और बाद के दरमानों में संविदा अवधि की समाप्ति तक वर्तमान मामले में यथाअनुमोदित दर को बनाये रखें। डीपीटी को सलाह दी जाती है कि रेक उपलब्धता में सुधार के पश्चात् प्रस्तावित दर निकालने के लिए सुविचारित प्रहस्तन क्षमता में महत्वपूर्ण परिवर्तन के मामले में अनुमोदित दरों की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

11.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण डीपीटी के वर्तमान दरमानों में अध्याय IV- विविध प्रभारों के अंतर्गत अनुसूची 11- डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों के स्वचालित बैगिंग और रेक लदान प्रयोग के प्रभार के रूप में डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों के स्वचालित बैगिंग और रेक लदान के लिए निम्नलिखित दरों को अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन करता है:

“11. डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए के प्रयोग की प्रभार अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	दर (रु. में)
1.	दीन दयाल पत्तन पर मशीनीकृत बैगिंग और रेक लदान के लिए कार्य के आरंभ से पहले 2 वर्षों के किराया प्रभार	एम.टी.	158.86
2.	दीन दयाल पत्तन पर मशीनीकृत बैगिंग और रेक लदान के लिए कार्य के आरंभ से पहले 2 वर्षों की समाप्ति के पश्चात 3मर्सर वर्ष और उससे आगे के किराया प्रभार	एम.टी.	160.57

टिप्पणियां:

- इस सुविधा का प्रयोग दीनदयाल पत्तन की वर्थ संख्या 1 से 10 में उर्वरक प्रहस्तन के सभी प्रयोक्ताओं के लिए अनिवार्य होगा।
- यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति देता है। ऐसी अनुमति डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी।
- बैगिंग और रेक लदान सेवा के लिए निर्धारित मानदंड है:
 - उर्वरक को साफ-सुधरे 50 किलो के बोरों में भरा जायेगा। किसी भी बोरे में वजन का अंतर \pm 50 ग्राम से अधिक नहीं होगा।
 - रेक को खींचने से टेक-ऑफ तक लदान स्थल से रेक का कुल टर्न-अराउंड समय, लदान समय, लदान पूर्व-पश्च प्रचालन तथा अन्य सभी विविध कार्यकलापों सहित, 6 घंटे होते की संकल्पना की गई है। 6 घंटे का समय रेक को शेड संख्या 34 के बराबर लगा देने से या बोरा बंद करने और रेक में लदान के लिए समुचित कार्गो की उपलब्धता जो भी बाद में हो से आरंभ होगा। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलाप 6 घंटे के अनुमत लदान समय के भीतर पूरे किये जाने होंगे। (इसके पश्चात् इसे इस प्रकार परिभाषित किया जायेगा “अनुमत लदान समय”)। लदान पूर्व और पश्च कार्यकलापों में बैगन के दरवाजे, बैगन के तल की सफाई, निभार का फैलाव, बैगन के दरवाजे बंद करना, बैगन दरवाजे बंद करने से पूर्व सर्वेक्षक द्वारा बोरों की गिनती करना आदि शामिल होते हैं। अनुमत लदान समय में रेक को खींचने और बैगनों की अवस्थापना का समय शामिल नहीं होगा।
- निर्धारित प्रशुल्क अपनी वैधता की अवधि के दौरान वार्षिक वृद्धि के पात्र नहीं होंगे।

11.2. चूंकि ऋषि शिपिंग को प्रचालन और अनुरक्षण का संविदा 8 वर्षों के लिए दिया गया है और डीपीटी का प्रशुल्क प्रस्ताव मानदंड आधारित है, अनुमोदित दर डीपीटी द्वारा दिये गए प्रचालन और अनुरक्षण संविदा के साथ सह-समाप्त होगी। चूंकि सुविधा के प्रचालन के लिए 95 रु./टन की संविदा दर को संविदा अवधि के लिए स्थिर कर दिया गया है इसलिए संविदा अवधि के लिए उक्त प्रशुल्क में वार्षिक वृद्धि की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, डीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर करते समय, जो 1 अप्रैल, 2019 से अपेक्षित है, दरमान में और बाद के दरमानों में संविदा अवधि की समाप्ति तक वर्तमान मामले में यथाअनुमोदित दर को बनाये रखें। डीपीटी को सलाह दी जाती है कि रेक उपलब्धता में सुधार के पश्चात् प्रस्तावित दर निकालने के लिए सुविचारित प्रहस्तन क्षमता में महत्वपूर्ण परिवर्तन के मामले में अनुमोदित दरों की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

11.3. इसलिए, यह प्राधिकरण उक्त सुविधा पर डीपीटी द्वारा प्रचालन के आरंभ होने की तारीख से इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दर के अनुमोदन तक तदर्थ आधार पर वसूले जाने की कार्यवाई को अभिपृष्ठ करता है।

11.4. डीपीटी को उसके वर्तमान दरमानों में अनुमोदित अनुसूची को उपयुक्त रूप से अंतर्विष्ट करने का निदेश दिया जाता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./547/18]

बनुलग्नक				
दीनदयाल पत्तन न्यास के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों के स्वचालित बैगिंग और रेक लदान के प्रशुल्क निर्धारित का लागत विवरण				
(करोड रु. में)				
क्र.सं.	विवरण	25.04.2018 के मूल प्रस्ताव में डीपीटी द्वारा आकलित	डीपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधन प्रस्ताव में आकलित और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित	
I	<u>इष्टतम प्रहस्तन क्षमता</u>		प्रचालनों आरंभ होने की तारीख से पहले 2 वर्ष के लिए लागू	प्रचालनों आरंभ होने की तारीख से 3 सरे वर्ष से लागू
(i).	वैगन संख्या/रेक	58	58	58
(ii).	कार्गो को मात्रा/वैगन (एमटी में)	60	60	60
(iii).	- कुल प्रति रेक (एमटी)	3,480	3480	3480
		(58 वैगन x 60 एमटी)	(58 वैगन x 60 एमटी)	(58 वैगन x 60 एमटी)
(iv).	-रेक टर्नअराउंड समय (घंटा/रेक)	6	6	6
	- प्रचालन घंटे प्रति दिन (घंटे)	20	20	20
	- प्रति दिन रेक (रेक)	3	3	3
	- कुल कार्गो जिसे प्रति दिन प्रहस्तित किया जा सकता है (एमटी)	10,440	10440	10440
	- वर्ष में कुल दिन (दिवस)	275	275	275
	- वर्ष में कुल कार्गो क्षमता	28,71,000	2871000	2871000
		(10440 एमटी x 275 दिन)	(10440 एमटी x 275 दिन)	(10440 एमटी x 275 दिन)
	ठहराव समय और रेक उपलब्धता मुद्दों के कारण डीपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो प्रहस्तन क्षमता का 50%	50%	50%	50%
	अतः डीपीटी द्वारा गोदाम संख्या 34 में स्वचालित बैगिंग और रेक लदान सुविधा प्राप्त करने के लिए उर्वरक कार्गो क्षमता पर सुविचार। (2871000 X 50%)	1435500	1435500	1435500

	कुल इष्टतम प्रहस्तन क्षमता (मीट्रिक टन में)	1400000	1400000	1400000
	-			
II	<u>पूँजीगत लागत</u>			
(i).	<u>कार्गो प्रहस्तन क्षमता</u> सिविल कार्य (2013 में शेड की लागत 38,67,76,33.00 रुपये। मूल्यहास 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 और 2018 वर्षों के लिए एसएलएम के अंतर्गत @ 3.17% की दर से और 32,57,64,000.00 रु. सुविचारित)	32.58	32.55	32.55
(ii).	यांत्रिक कार्य	-	8.97	8.97
(क).	ग्राही हॉपर, प्राइमरी और सैकंडरी कन्वेयर			
(i).	- ग्राही हॉपर (20 नग)	-	1.00	1.00
(ii).	- मध्यम कन्वेयर (20 नग)	-	1.80	1.80
(iii).	- अन्य कार्य (20 नग)	-	0.20	0.20
(ख).	अर्ध-स्वचलन बोरा भरने/सिलने की मशीन।			
(i).	-अर्ध-स्वचलन बोरा भरने/सिलने की मशीन में सर्ज हॉपर, ग्रेविटी फीडर, इलैक्ट्रानिक नेट, तुला, माइक्रोप्रोसेसर आधारित इलैक्ट्रानिक नियंत्रक, डिस्चार्ज चूप्ट, स्थानीय नियंत्रण पैनल, बोरा होल्डर, सिलाई की सुई, सीलर, स्लॉट कन्वेयर, बोरा टर्नर, बैग लोडिंग स्पाइट आदि शामिल हैं।	-	3.74	3.74
(ii).	- अनुप्रथ फ्लेट बैल्ट कन्वेयर, सभी आवश्यक संरचनात्मक, इलैक्ट्रिकल और नियंत्रण कार्यों सहित हर तरह से संपूर्ण वैगन लोडरों के साथ।	-	2.53	2.53
		-	9.27	9.27
(iii).	घटाएँ: बातचीन के बाद दी गई छूट	-	0.30	0.30
	उप योग (ख)	10.64	8.97	8.97
(ग).	इलैक्ट्रिकल वर्कस और उपयोगी सामान	3.54	3.00	3.00
	कुल पूँजीगत लागत	46.75	44.51	44.51
III	<u>प्रचालन लागत</u>			
	(क). प्रचालन और अनुरक्षण लागत (95 रु./टन X 1.4 एमटीपीए)	13.30	13.30	13.30
	(ख). स्थिर अनुरक्षण प्रभार x (2 रु. प्रति माह X 12 माह) 2 वर्ष के बाद ऋषि शिपिंग, गांधीधाम के स्वीकृति पत्र के अनुसार परिचालन शुरू।	0.24	0.00	0.24
	(ग). बीमा पूँजीगत लागत का 1%	0.47	0.45	0.45
		(1% * ₹ 46.75 करोड़)	(1% * ₹44.51 करोड़)	(1% * ₹44.51 करोड़)

	(घ). मूल्यहास			
	(i) सिविल मर्द-गोदाम पर (1.90%)	0.62 (1.90% *32.58 ₹ करोड़)	0.62 (1.90% *32.55 ₹ करोड़)	0.62 (1.90% *32.55 ₹ करोड़)
	(ii) विद्युतकीय और यांत्रिक मंदों-संयंत्र पर (6.33%)	0.90 (6.33% * 14.19 करोड़)	0.76 (6.33% * 11.97 करोड़)	0.76 (6.33% * ₹11.97 करोड़)
	कुल प्रचालन लागत	15.52	15.12	15.36
IV	<u>कार्गो प्रहस्तन क्षमता के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता और आग्रेम शुल्क</u>			
(i).	<u>आकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा</u>			
	(क). कुल प्रचालन लागत	15.52	15.12	15.36
	(ख). नियाजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	7.48	7.12	7.12
	(ग). कार्गो प्रहस्तन क्षमता से कुल राजस्व आवश्यकता (क + ख)	23.00	22.24	22.48
V	<u>लागत प्रति एमटी</u>	उर्वरक	उर्वरक	उर्वरक
	(क). कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा	23.00	22.24	22.48
	(ख). कार्गो क्षमता टन में	1400000	1400000	1400000
	(छ). लागत प्रति एमटी			
	<u>विदेशी</u>	164.29	158.86	160.57

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 4th February, 2019

No.TAMP/33/2018-DPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Deendayal Port Trust (DPT) for fixation of tariff for automated bagging and rake loading facility for fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No.TAMP/33/2018-DPT

Deendayal Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 18th day of January 2019)

This case relates to the proposal received from Deendayal Port Trust (DPT) vide its letter dated 25 April 2018 seeking approval of tariff for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT.

2.1. This Authority had vide its Order No.TAMP/18/2016-KPT dated

21 June, 2016 disposed of the proposal of DPT for general revision of its Scale of Rates. The revised SOR and Performance Standards approved by this Authority vide Order dated 21 June 2016, was notified in the Gazette of India vide Gazette No.287 dated 12 July 2016. Subsequently, a speaking order was notified in the Gazette of India vide Gazette No.319 dated 10 August 2016. The SOR came into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Scale of Rates and Performance Standards in the Gazette of India i.e.11 August 2016. The validity of SOR is prescribed till 31 March 2019.

2.2. In the above backdrop, the DPT has now filed a proposal seeking approval of tariff for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT. The main points made by DPT are summarized below:

- (i). The proposal seeks the approval of the tariff to be charged by DPT from the users of the subject facility at Kandla. As approved by the Board of Trustees of DPT in its meeting held on 28 March 2017, the Letter of Acceptance (LoA) for the subject work has been placed on M/s. Rishi Shipping, Gandhidham, for execution of the subject work on Engineering, Procurement and Construction (EPC) mode alongwith its Operation and Maintenance (O&M) for a period of 8 years.
- (ii). Under the existing contract, the contractor will set up the proposed facility on EPC mode at the Port's godown no.34 and operate and maintain it for a period of 8 years from the date of commissioning of the project. DPT will be incurring the cost of setting up of the entire facility and once the project is commissioned, the contractor will be paid the "Operation and Maintenance service charges" for the cargo handled by the contractor through the proposed facility on per tonne basis. The rate quoted by the contractor is ₹95/- per tonne + GST, for operation and maintenance of proposed facility. In addition to the above, from the third year onwards, DPT will be paying the contractor a fixed amount of ₹2.00 lakh per month as the maintenance charges of the facility.
- (iii). As per the tender conditions / proposal, this facility will have to be used by the fertilizer importers at Kandla, for which the users will be charged as per the tariff approved by TAMP.
- (iv). The proposed facility will have 20 nos. of bagging and stitching units. Fertilizer shall be packed in neat and clean 50 kgs. bags. In order to recover this expenditure, it is proposed to fix a tariff, which the users will have to pay to DPT for using this facility.
- (v). The tariff has been calculated based on the contract price quoted by M/s. RISHI Shipping for Automated bagging and Mechanised Rake loading facility for Fertilizer at Kandla including O & M for 8 years and the capital expenditure incurred by DPT towards the construction of Godown in line with the Tariff Guidelines.
- (vi). As per the detailed calculation sheet, the tariff for handling of fertilizers is worked at ₹164.29 per ton (Foreign). It is to mention that as there is no coastal movement of fertilizer cargo, the coastal rate has not been calculated. The proposed tariff and conditionalities of the proposed facility are listed out.
- (vii). The above proposal has been approved by Chairman and the same shall be placed before the Board in the next Board Meeting.
- (viii). TAMP is empowered to approve the rates as per para 9.2 of the notification No.TAMP/21/2009-WS dated 21 January 2015 notifying the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015.
- (ix). The proposed facility has been erected and is ready for trials and tests. As soon as the trials and tests are conducted, the same will be put into commercial operations.
- (x). In view of the above, the DPT has requested to approve the tariff at 164.29 per tonne (foreign) for the "Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown no.34 Inside Cargo Jetty Area of DPT" for the proposed facility, pending approval of the proposal by the Board of Trustees of the Deendayal Port. As soon as the Board approves the proposal, the same shall be conveyed to TAMP.
- (xi). The detailed working furnished by DPT in support of the proposed rate is given below:
 - (a). Annual Handling Capacity:
Fertilizers – 1.40 Million tonnes

(b). **Capital Cost:**

(in ₹)

Sr. No.	Particulars		Amount
(i)	Civil Works (Cost of shed in 2013 ₹36.00 crores. Depreciation @ 3.17% under SLM for the years 2013, 2014, 2015 and 2016 and considered at ₹32,57,64,000.00)		32,57,64,000.00
(ii)	Mechanical Works		
	(a). Receiving hoppers, Primary and Secondary Conveyor		
	(i). Receiving Hoppers (Nos.20)	1,18,12,500.00	
	(ii). Intermediate Conveyor (Nos.20)	2,12,62,500.00	
	(iii). Other work (Nos.20)	23,00,000.00	
	(b). Semi-Automatic bagging and stitching machines		
	(i). Semi-Automatic bagging and stitching machines comprising of surge hopper, gravity feeder, electronic net weigher, microprocessor based electronic controller, discharge chutes, local control panel, bag holder, stitching needle, sealer, slat conveyor, bag turner, bag loading spouts etc.	4,41,78,750.00	
	(ii). Horizontal flat belt conveyor with wagon loaders complete in all respects along with all necessary structural, electrical and control works as required	2,98,62,000.00	
	Sub total	10,94,15,750.00	
	Less: Discount offered after negotiation	30,00,000.00	
	Sub total	10,64,15,750.00	10,64,10,000.00
(iii)	Electrical works and utilities (Electrical control works comprise of cables, cable trays and accessories, transformers (Dry Type), Power Distribution system which include 415V PCC panels, capacitors panel and distribution boards earthing)	3,54,37,500.00	3,54,40,000.00
	Total Capital Cost		46,76,14,000.00

(c). **Operating cost:**

(in ₹)

* Post completion of the guarantee period of 2 years, the contractor shall be eligible to receive minimum guaranteed payment of ₹24 lakhs per year towards maintenance charges (hereafter defined as “Minimum Guaranteed Payment”) which shall be paid on monthly basis in addition of the payment for the operation and comprehensive maintenance services.

(xix). The return on capital employed is estimated at 16%.

(xx). Accordingly, the revenue requirement estimated by DPT is as follows:

(a). Annual Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount (₹ in crores)
(i)	Return on Capital employed @ 16% (16% of ₹46,76,14,000)	7.48
(ii)	Estimated Annual Revenue Requirement:	
(iii)	(a). Total Operating Cost	15.52
(iv)	(b). Return on Capital Employed	7.48
(v)	(c). Total Revenue Requirement	23.00

(b). Apportionment of Revenue Requirement:

Particulars	(in ₹)
(a). Total Annual Requirement (in crores)	23.00
(b). Capacity in tonnes	1400000
(c). Cost per MT	
(i) Foreign	164.29

2.3. The Schedule of charges proposed by the DPT alongwith conditionalities are as follows:

Schedule of charges for using the Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No.34 inside Cargo Jetty area of DPT:

Sr. No.	Description	Unit	Foreign Rates (in ₹)
1	Hire charges of mechanized bagging and rake loading facility at Kandla Port	M.T.	164.29

Notes:

- (i). The use of this facility will be mandatory for all users handling fertilizers in Deendayal Port at cargo berth no.1 to 10;
- (ii). If the facility is not available for any reason such as being non-operational, being pre-occupied etc., DPT is permit the users to avail other facilities within or outside the Port. Such permission will be issued by TM, DPT.
- (iii). The usage of this facility will be coordinated by the Traffic Department of DPT.
- (iv). Following Operational requirement will be followed at the facility.
 - (a). Fertilizer shall be packed in neat and clean 50 kgs bags. Weight variation will not be more than ± 50 grams in any bag.
 - (b). The importer or his agent shall bring the cargo to Shed No.34 in such condition that the material can be directly bagged.
 - (c). In case of Urea, the neem coating shall be done by the importer or his agent and brought to Shed No.34 ready for bagging. The conformance of the neem coating of urea to relevant FCO norms is the responsibility of the importer or his agent including sampling and testing. Only bagging operation will be carried out at this facility.
 - (d). After loading bagged cargo into rake and after the operator has shifted the remaining / left over cargo of the bulk fertilizer and stored in the nearest spare area, it will be responsibility of the importer or his agent to lift the remaining / leftover cargo from the Godown no.34.
 - (e). The total turnaround time of the rake from hauling of rake to take – off from the loading point is envisaged to be 6 hours including the loading time, pre & post loading operation and all other miscellaneous activities. The time of 6 hours shall start from the time of placement of rake alongside Shed No.34 or availability of sufficient cargo for bagging and loading in the rake, whichever is later. The pre and post loading activities are to be completed within the allowable loading time (i.e.) 6 hours. (Hereafter defined as “Allowable Loading Time”) The pre and post loading activities include opening of wagon doors, cleaning of wagons floors, spreading of dunnage, closing of wagon doors, counting of bags by the surveyor before closing the wagon doors etc. The allowable loading time does not include hauling of rake, positioning of wagons.
 - (f). Carting of bulk fertilizer to rake loading shed in readily baggable form is the responsibility of the importer or his agent.
 - (g). The requisitioning of the rake, placement of the rakes and its removal / dispatch will be the responsibility of the importer or his agent.
 - (h). The importer or his agent will have to co-ordinate the placement / movement / removal of the rakes at this facility in co-ordination & with the permission of the Traffic Department, DPT.

(i). The empty bags required for the bagging of the cargo of the importer or his agent will have to be provided to the operator of the facility by the importer or his agent along with the cargo brought by the importer or his agent.

3. The DPT vide its letter dated 5 June 2018 has forwarded a copy of the approval of the Board of Trustees of DPT, vide Board Resolution no.14 dated 04 May 2018 on the tariff proposal for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of DPT dated 24 April 2018 was forwarded vide our letter dated 08 May 2018 to the concerned users/ user organisations including the EPC and O & M contractor (Rishi Shipping) seeking their comments. We have not received any comments from any user / user organisation except from M/s. Rishi Shipping vide its emails dated 16 May 2018 and dated 20 May 2018. The comments received from M/s. Rishi Shipping were forwarded to the DPT as feedback information. The DPT has furnished its comments vide its letter dated 05 June 2018.

^{5v} Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the DPT was requested vide our letter dated 21 June 2018 to furnish additional information / clarifications at the earliest. After reminders dated 13 July 2018, 4 September 2018 and 28 September 2018, the DPT vide its letter dated 18 October 2018 and 24 October 2018 has furnished additional information/ clarification sought by us. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and reply furnished by DPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by DPT																																			
(i).	Annual Handling Capacity:																																				
(a).	There are no norms prescribed in the upfront tariff guidelines for bagging and rake loading service. The DPT has considered Annual Handling Capacity at 1.40 MTPA. The proposal of the port does not furnish detail calculation of Annual Handling Capacity. In the power point presentation of the proposal made at the joint hearing, the DPT has furnished the working of annual handling capacity of 1.40 MTPA i.e. capacity of one rake of 3480 tones x average no. of rakes estimated to be handled at NG-34 at 1.5 rakes/day x no. of operational days in a year i.e.275 days. The DPT to furnish the basis of this handling rate considered at 3480 tonnes per rake in the annual capacity calculation and justify it with reference to the technical specification of the bagging plant.	<p>The norms for bagging and rake loading service have been included in the conditionalities of the tariff.</p> <table border="1"> <tbody> <tr><td>BCN HL rake of</td><td>58</td><td>Wagons</td></tr> <tr><td>Per wagon</td><td>60</td><td>MT</td></tr> <tr><td>Total Tons per wagon</td><td>3480</td><td>MT</td></tr> <tr><td>Rake turnaround time</td><td>6</td><td>hrs. / rake</td></tr> <tr><td>Operating hrs. per day</td><td>20</td><td>hrs.</td></tr> <tr><td>Per day rakes handled</td><td>3</td><td></td></tr> <tr><td>Total cargo which can be handled per day</td><td>10440</td><td>Rakes</td></tr> <tr><td>Total mandays in a year</td><td>275</td><td>MT</td></tr> <tr><td>Total cargo handled in a year</td><td>2871000</td><td>Days</td></tr> <tr><td>Cargo which can be handled looking to dwell time and rake availability</td><td>1435500</td><td>MT</td></tr> <tr><td>say</td><td>1400000</td><td>MT</td></tr> </tbody> </table> <p>The Traffic Department was of the opinion that the project / operation of the plant involved multiple agencies such as the importer/s, the contractor operating the bagging plant, Railway Department for placing of the rake etc. and multiple variants of cargoes to be handled, due to which it may not be possible to handle the entire cargo, through this proposed bagging plant. Looking to the above, and in view of the trend of cargo being handled in the calendar year 2016, it was opined by the Traffic Department that the cargo throughput per annum, for this plant, may be around 1.4 MMTPA.</p>			BCN HL rake of	58	Wagons	Per wagon	60	MT	Total Tons per wagon	3480	MT	Rake turnaround time	6	hrs. / rake	Operating hrs. per day	20	hrs.	Per day rakes handled	3		Total cargo which can be handled per day	10440	Rakes	Total mandays in a year	275	MT	Total cargo handled in a year	2871000	Days	Cargo which can be handled looking to dwell time and rake availability	1435500	MT	say	1400000	MT
BCN HL rake of	58	Wagons																																			
Per wagon	60	MT																																			
Total Tons per wagon	3480	MT																																			
Rake turnaround time	6	hrs. / rake																																			
Operating hrs. per day	20	hrs.																																			
Per day rakes handled	3																																				
Total cargo which can be handled per day	10440	Rakes																																			
Total mandays in a year	275	MT																																			
Total cargo handled in a year	2871000	Days																																			
Cargo which can be handled looking to dwell time and rake availability	1435500	MT																																			
say	1400000	MT																																			
(b).	As per 2008 norms, optimal capacity will be 70% of the total capacity. Accordingly, optimum no. of days that go into calculation of optimal annual capacity is 256 day. As against that DPT has considered 275 days. This works out to 75.34% capacity utilisation as against the prescribed norm of 70%. The DPT to give reasons for estimating capacity utilisation more than 70%.	<p>The optimal capacity specified in the 2008 guidelines pertain to the capacity of the entire terminal. However, in the instant case, this is only a part facility.</p> <p>Further, as explained at para (a) only 50% cargo handling capacity has been considered, due to dwell time considerations.</p>																																			
(ii).	Capital cost estimation:																																				
(a).	Confirm that the estimation of capital cost towards mechanical works and electrical works reflect the prevailing market rate.	<p>The cost of mechanical works and electrical works have been considered as per the actual rates received in the tender for setting up the proposed facility in 2017. Hence, the cost can be treated as</p>																																			

		the prevailing market value.		
(b).	Furnish copies of supporting documents / budgetary Quotations / calculations / market rate analysis done by the port / Consultant appointed by the port to justify the estimation of the Capital Cost for Mechanical Works and Electrical works and utilities and also give references to the main sheet to co-relate the figures.	The copy of rates quoted by the bidder is furnished.		
(c).	The capital cost estimate includes WDV of the Godown No. 34 under the head “Civil Works”. The DPT would have already considered this item while estimating the ARR for its general revision proposal while allowing 16% ROCE. Confirm consideration of this component will not tantamount to duplication.	In working of ARR for last proposal of General Revision of Scale of rates, 16% ROCE was considered for proposed Godown No. 34. Since validity of prevailing Scale of Rates is till 31.03.2019 and revision is due from 01.04.19, hence, capital cost of Godown No.34 and its 16% ROCE thereof, shall be excluded while estimating ARR in the next General revision of Scale of Rates of DPT.		
(iii).	Operating cost estimation:			
(a).	The estimate by DPT includes `24 lakhs towards fixed maintenance charges payable by DPT to the contractor towards operation and maintenance of the facility, apart from `95 /tonne for operation and maintenance based on the rate quoted by contractor. In this regard, the DPT to furnish information / clarification on the following points: As per the proposal of DPT `2 lakh per month is payable by DPT to contractor towards operation and maintenance of mechanical rake loading facility post completion of 2 years. That being so, the reason for loading this component from the first year itself and where the DPT is not likely to pay this component is not explained in the proposal. The DPT to examine and consider to exclude this component. It is considered for inclusion from third year onwards when it becomes payable by DPT. Incidentally, Rishi Shipping has also made similar observation.	The tariff proposal has been modified accordingly and the revised rate structure has been forwarded to TAMP vide letter No. MS/WK/4025-TAMP/GIM-988 dated 05/10/2018.		
(b).	Depreciation:			
(i).	DPT to confirm the depreciation rate considered is as per the depreciation rate applicable under the Companies Act, 2013.	Yes, the depreciation rates have been considered as per the depreciation rates applicable under the Companies Act, 2013.		
(ii).	Depreciation considered by the Authority in reference tariff fixation is 3.17% for the civil works and 9.5% (3 shifts) for Equipment as per the depreciation rate applicable under Companies Act 2013. The said depreciation is for triple shift operation as per the relevant provision in the Companies Act 2013. The depreciation rate considered by DPT is at 1.9% for Civil item and 6.33% for Mechanized items. The DPT, may therefore, consider to review the estimate of depreciation in the light of the above observation.	The life of the civil structures is 50 years and hence the depreciation of godown has been considered as 1.90%, with 5% scrap value. Similarly, the life of the mechanical / electrical item is 15 years and accordingly, the depreciation has been considered as 6.33%, with 5% scrap value, as the facility will not be running for the 3 shifts daily due to the limitation of rake availability.		
(iv).	Scale of Rates:			
(a).	Note No.1:			
(i).	The actual fertilizer traffic handled by DPT for the years 2016-17 and 2017-18 may be furnished. Also furnish projection for the year 2018-19.	The actual fertilizer traffic handled by DPT for the year 2016-17 and 2017-18 and the projection for the year 2018-19 is furnished as under:		
Actual Fertilizers Handled by DPT				
Year	Finished	Raw	Total	In MMTPA
2010-11	5,806,780	582,767	6,389,547	6.39
2011-12	5,297,166	761,040	6,058,206	6.06
2012-13	3,677,966	945,810	4,623,776	4.62
2013-14	2,643,503	991,391	3,634,894	3.63

		<table border="1"> <tr><td>2014-15</td><td>3,846,922</td><td>655,378</td><td>4,502,300</td><td>4.50</td></tr> <tr><td>2015-16</td><td>4,361,990</td><td>169,869</td><td>4,531,859</td><td>4.53</td></tr> <tr><td>2016-17</td><td>3,349,611</td><td>306,117</td><td>3,655,728</td><td>3.66</td></tr> <tr><td>2017-18</td><td>3,561,591</td><td>141,550</td><td>3,703,141</td><td>3.70</td></tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Projected Fertilizer Cargo (MMT)</th><th>Remarks</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>2018-19</td><td>3.27</td><td>As per DPT</td></tr> <tr><td>2019-20</td><td>5.85</td><td>As per M/s. HOWE</td></tr> <tr><td>2020-21</td><td>6.99</td><td>Engineering Projects (I) Pvt. Ltd., the consultants for this project.</td></tr> <tr><td>2025-26</td><td>7.43</td><td></td></tr> <tr><td>2030-31</td><td>7.89</td><td></td></tr> <tr><td>2035-36</td><td>8.37</td><td></td></tr> <tr><td>2040-41</td><td>8.88</td><td></td></tr> <tr><td>2045-46</td><td>9.43</td><td></td></tr> </tbody> </table>	2014-15	3,846,922	655,378	4,502,300	4.50	2015-16	4,361,990	169,869	4,531,859	4.53	2016-17	3,349,611	306,117	3,655,728	3.66	2017-18	3,561,591	141,550	3,703,141	3.70	Year	Projected Fertilizer Cargo (MMT)	Remarks	2018-19	3.27	As per DPT	2019-20	5.85	As per M/s. HOWE	2020-21	6.99	Engineering Projects (I) Pvt. Ltd., the consultants for this project.	2025-26	7.43		2030-31	7.89		2035-36	8.37		2040-41	8.88		2045-46	9.43	
2014-15	3,846,922	655,378	4,502,300	4.50																																													
2015-16	4,361,990	169,869	4,531,859	4.53																																													
2016-17	3,349,611	306,117	3,655,728	3.66																																													
2017-18	3,561,591	141,550	3,703,141	3.70																																													
Year	Projected Fertilizer Cargo (MMT)	Remarks																																															
2018-19	3.27	As per DPT																																															
2019-20	5.85	As per M/s. HOWE																																															
2020-21	6.99	Engineering Projects (I) Pvt. Ltd., the consultants for this project.																																															
2025-26	7.43																																																
2030-31	7.89																																																
2035-36	8.37																																																
2040-41	8.88																																																
2045-46	9.43																																																
(ii).	With reference to the proposed note 1 stating that use of this facility is mandatory for all users handling fertilizers in Deendayal Port at Berth No. 1 to 10, the DPT to confirm whether the optimal capacity envisaged by DPT matches with the fertilizer traffic anticipated for the year 2018-19.	The fertilizer traffic anticipated for the year 2018-19 is furnished. The optimal capacity of the proposed facility is 1.40 MMTPA. However, it is to clarify that the excess cargo can be handled in any of the other similar facilities existing in and around the port. In the proposed conditionalities for this facility, DPT has provided the flexibility of allowing the importers / users to use other similar facilities in and outside the port, when the proposed facility is non-operational or pre-occupied or when there is constraint in availability of rakes inside railway terminal in DPT.																																															
(iii).	Since the facility is envisaged at Godown No. 34, the DPT to confirm whether the entire fertilizer cargo handled by DPT at Berth Nos. 1 to 10 will be stacked at Godown No.34.	No. As per the existing practice, the importers will have to unload the cargo from the ships and store it in the storage facilities available in the Port. Only when the cargo is to be loaded onto the rakes, the importer will bring the cargo to Godown No.34 as decided by Traffic Manager which will be bagged and loaded on to the rake placed alongside the NG-34. This facility will be used for only bagging and rake loading and not for permanent storage of cargo. Once the rake loading of the importer is completed, it is the responsibility of the importer to lift the balance fertilizer cargo from NG-34.																																															
(iv).	At the joint hearing, Rishi Shipping has objected the proposed note citing rake availability as constraint and had objected the proposed rate. The DPT may, therefore, examine the proposed note no.1.	This issue has already been addressed in the clarifications offered in letter No.MS/WK/4025-TAMP/GIM-988 dated 05/10/2018.																																															
(a).	The proposed note no. 2 to be elaborated to cover other reasons as well when the proposed facility may not be available for bagging and rake loading.	This issue has already been addressed in the clarifications offered in letter No.MS/WK/4025-TAMP/GIM-988 dated 05/10/2018.																																															
(b).	The proposed note No. 3 is not a tariff related matter and hence the DPT may consider to exclude the same.	Accordingly, the revised SOR is attached. [In the revised proposed Schedule of charges note 3 proposed earlier is deleted].																																															
(c).	The note no. (a) to (i) under note no. 4 pertain to operational matters as stated in note No. 4. Since these are not related to tariff, the note proposed therein may not form part of schedule to be notified by TAMP.	Accordingly, the revised proposal is attached herewith. [Notes 4 (a) to (i) are deleted in the revised in the revised proposed schedule of charges].																																															
(v).	The Annual Revenue Requirement (ARR) considered by the Authority in General Revision of SOR of DPT approved vide Order No.TAMP/18/2016- KPT dated 21 June 2016 is `84,251.84 lakhs and the revenue estimated at the SOR approved in the said Order is `83,551.58 lakhs. The differential of `700.26 lakhs (`84,251.84 lakhs less `83,551.58 lakhs) was left uncovered by the Authority which the port was to take care from the tariff items and conditionalities for which the DPT could not capture the revenue impact at that point of time. The DPT to assess additional revenue from the proposed automated bagging and rake loading of fertilizers and confirm	The additional revenue considering 16% ROCE is `.7.12 Crs. till the approval of proposed tariff, considering balance period of 6 months for the current financial year, the half year revenue is `3.56 Crs. and also taking into consideration the financial implication of proposed rates for Tuna of `1.29 Crs. net additional revenue is of `2.27 Crs (.3.36 Crs- `1.29 Crs) and is within the differential ARR of `700.3 lakhs uncovered in last Tariff Order. It is confirmed that total revenue is expected to be within total estimated ARR of `842.52 Crs.																																															

	that annual estimated revenue will be within the differential ARR `700.26 lakhs left uncovered in the last tariff Order and also confirm that the total revenue is expected to be within total estimated ARR of `84,251.84 lakhs.	
--	---	--

6. A joint hearing in this case was held on 11 June 2018 at the DPT premises. The DPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the DPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7. As agreed at the joint hearing, the DPT was requested to take action on the following points and furnish additional information / clarification, which were communicated to DPT vide our letter dated 21 June 2018:

- (i). (a). At the joint hearing, Rishi Shipping has objected the first note proposed by the Deendayal Port Trust (DPT) about mandatory use of the proposed facility by all users handling fertiliser in DPT at cargo berth nos.1 to 10, citing the constraint in availability of rake inside the railway terminal in DPT. Rishi Shipping has also pointed out that the fixed maintenance charges of ₹2 lakh per month payable by DPT to contractor for operation and maintenance of the facility is from third year onwards. Hence, Rishi Shipping contended that this component to be excluded from the rate calculation.
- (b). In this regard, as agreed at the joint hearing, the port to review its proposal in view of the points made by Rishi Shipping and forward a copy of revised proposal to the stakeholders (as intimated to DPT vide our letter of even number dated 08 May 2018) and to TAMP in ten days' time i.e. by 21 June 2018.

8.1. With reference to action points arising out of the joint hearing proceeding, the DPT has furnished its reply vide its letter dated 5 October 2018 as summarised below:

- (i). During the said joint hearing, as per the suggestion by the port users, it was discussed that DPT is not paying fixed monthly maintenance charges of ₹2 lacs to the facility operator for first two years for the Automated Bagging and Rake Loading facility for Fertilizer at Godown No.34, New Kandla. Therefore, the same is not be considered for the tariff calculation of first two years.
- (ii). It was suggested that the Port may consider having different rates, for first 2 years, by excluding the fixed maintenance charges and for third year onwards, by including the fixed maintenance charges.
- (iii). Accordingly, the revised rates are worked out @ ₹158.86 per ton (foreign) for the "Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No. 34 inside Cargo Jetty Area of Deendayal Port Trust" during the first 2 years of the commencement of operation and ₹160.57 per ton (foreign) from third year onwards from the commencement of operation for the proposed facility.

[The DPT has given revised cost calculation in this regard which is brought out in subsequent paragraphs].

- (iv). Moreover, during the said hearing, M/s. Rishi Shipping have objected the conditionality of DPT about the mandatory use of the proposed facility by all users handling fertilizers in DPT at cargo berth no.1 to 10, citing the constraint in availability of rake inside the railway terminal in DPT. In this connection, it is to inform that it has already been clarified in the earlier letter of DPT dated 05.06.2018 that:
 - (a). The Port is investing an amount of ₹44.52 Crores (incl. the cost of Godown) in this project. In order to make the project viable it is mandatory that this project is utilized to the fullest capacity.
 - (b). Moreover, in the conditionalities it has been proposed that:

"2. If the facility is not available for any reason such as being non-operational, being pre-occupied etc., DPT is permit the users to avail other facilities within or outside the Port. Such permission will be issued by TM, DPT".

Looking to both (a) & (b) above, it can be seen that even though the full usage of the proposed facility is very important for the feasibility of the project, DPT has been reasonable enough by providing the

flexibility of allowing the imports / users to use other similar facilities in and outside the port, when the proposed facility is non-operational or pre-occupied or when there is constraint in availability of rakes inside railway terminal in DPT. Hence, the objection of M/s. RISHI Shipping is unjustified.

In view of the above TAMP is requested to approve the tariff of ₹158.86 per ton (foreign) for the first 2 years from the commencement of the operations and tariff of ₹160.57 per ton (foreign) from third year onwards for the “Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No. 34 inside Cargo Jetty Area of Deendayal Port Trust”.

8.2. (i). The DPT has also furnished revised working separately for first 2 years and from 3rd year onwards in support of revised rate proposed by DPT flowing from the point made by M/s. Rishi Shipping and information / clarification sought by TAMP. The highlights of the revised working is given below:

(a). Annual Handling Capacity of Fertilizers is maintained at 1.40 Million tonnes as in the original proposal.

(b). Capital Cost estimate is revised by DPT excluding the GST component. Revised estimates of capital cost is given below:

(in ₹)

Sr. No.	Particulars	Amount
(i)	Civil Works (Cost of shed in 2013 ₹38,67,76,33.00. Depreciation @ 3.17% under SLM for the years 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 and 2018 and considered at ₹32,57,64,000.00)	32,54,72,284
(ii)	Mechanical Works	
(a).	Receiving hoppers, Primary and Secondary Conveyor	
	(i). Receiving Hoppers (Nos.20)	1,00,00,000
	(ii). Intermediate Conveyor (Nos.20)	1,80,00,000
	(iii). Other work (Nos.20)	20,00,000
(b).	Semi-Automatic bagging and stitching machines	
	(i). Semi-Automatic bagging and stitching machines comprising of surge hopper, gravity feeder, electronic net weigher, microprocessor based electronic controller, discharge chutes, local control panel, bag holder, stitching needle, sealer, slat conveyor, bag turner, bag loading spouts etc.	3,74,00,000
	(ii). Horizontal flat belt conveyor with wagon loaders complete in all respects along with all necessary structural, electrical and control works as required	2,52,80,000
	Sub total	9,26,80,000
	Less: Discount offered after negotiation	30,00,000
		8,96,80,000
(iii)	Electrical works and utilities (Electrical control works comprise of cables, cable trays and accessories, transformers (Dry Type), Power Distribution system which include 415V PCC panels, capacitors panel and distribution boards earthing)	3,00,00,000
	Total Capital Cost	44,51,52,284
	Total Capital Cost (₹. in Cr.)	44.52

(c). Modified Operating cost and ARR consideration 16% ROCE and proposed rate:

(in ₹)

Sr. No.	Particulars	For first 2 years from the date of commencement of work estimate	For 3 rd year onwards from commencement of work estimate.
A.	Total Operating Cost		
(i)	Operation & Maintenance cost (₹95/ tonne X 1.4 MTPA)	13,30,00,000.00	13,30,00,000.00
(ii)	Fixed maintenance charges * (₹2 lakhs p.m. X 12 months)	NIL	24,00,000.00 *
(iii)	Insurance at 1% on Capital cost	44,51,522.84	44,51,522.84
(iv)	Depreciation: (1.90% on Civil Item-Godown)	61,83,973.40	61,83,973.40
(v)	Depreciation: (6.33% on Elect. & Mech. Items-Plant)	75,75,744.00	75,75,744.00

	Total Operating Cost	15,12,11,240.24	15,36,11,240.24
	Total O.C. (₹. in Cr.)	15.12	15.36
B.	Annual Revenue Requirement		
	Return on Capital employed @ 16% (16% of ₹44,51,52,284.22)	7.12	7.12
	Estimated Annual Revenue Requirement:		
	(a). Total Operating Cost	15.12	15.36
	(b). Return on Capital Employed	7.12	7.12
	(c). Total Revenue Requirement	22.24	22.48
C.	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a). Total Annual Revenue Requirement (in crores)	22.24	22.48
	(b). Capacity in tonnes	1400000	1400000
	(c). Cost per MT		
	(i) Foreign	158.86	160.57

* Post completion of the guarantee period of 2 years, the contractor shall be eligible to receive minimum guaranteed payment of ₹24 lakhs per year towards maintenance charges (hereafter defined as “Minimum Guaranteed Payment”) which shall be paid on monthly basis in addition of the payment for the operation and comprehensive maintenance services.

(iv). Accordingly, the revised schedule of charges furnished by DPT vide its letter dated 18 October 2018 is as follows:

Schedule of charges for using the Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No.34 inside Cargo Jetty area of DPT:

Sr. No.	Description	Unit	Foreign Rates (in ₹)
1	Hire charges of mechanized bagging and rake loading facility at Deendayal Port for first 2 years from the commencement of work.	M.T.	158.86
2	Hire charges of mechanized bagging and rake loading facility at Deendayal Port for from 3 rd year onwards of the commencement of work.	M.T.	160.57

Notes:

(1). The use of this facility will be mandatory for all users handling fertilizers in Deendayal Port at cargo berth no.1 to 10.

(2). If the facility is not available for any reason such as being non-operational being pre-occupied etc., DPT is permit the users to avail other facilities within or outside the Port. Such permissions will be issued by TM, DPT.

(3). The norms prescribed for bagging and rake loading service are:

(i). Fertilizer shall be packed in neat and clean 50 kgs bags. Weight variation will not be more than ± 50 grams in any bag.

(ii). The total turnaround time of the rake from hauling of rake to take – off from the loading point shall be 6 hours including the loading time, pre & post loading operation and all other miscellaneous activities. The time of 6 hours shall start from the time of placement of rake alongside Shed No.34 or availability of such sufficient cargo for bagging and loading in the rake, whichever is later. The pre and post loading activities are to be completed within the allowable loading time (i.e.) 6 hours ('Allowable Loading Time'). The pre and post loading activities include opening of wagon doors, cleaning of wagons floors, spreading of dunnage, closing of wagon doors, counting of bags by the surveyor before closing the wagon doors etc. The allowable loading time does not include hauling of rake, positioning of wagons.

9. The DPT vide its email dated 24 December 2018 has informed that the port has been collecting the proposed tariff on provisional basis since May 2018. The DPT has requested to approve the tariff w.e.f. 1 May 2018.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the Deendayal Port Trust (DPT) is to fix tariff for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area(CJA) of DPT constructed by DPT from internal resources of DPT. This project is mooted by DPT to improve the turnaround time of railway rakes. The proposal of the port envisages installation of 20 number of semi-automatic bagging and stitching units along with required mechanical and civil works done by the DPT from internal resources of the port. The DPT has followed the model of Engineering, Procurement and Construction (EPC) and operation and maintenance by M/s.Rishi shipping of the said facility for a period of eight years.
- (ii). As brought out in the earlier paragraphs, the original proposal dated 25 April 2018 filed by DPT has been revised by the port vide its letter dated 5 October 2018 keeping in view the issues flagged by stakeholder during the consultation process. In the revised proposal based on the information / clarification sought by us and point made by M/s. Rishi Shipping, the DPT has proposed two separate rates; one rate for first two years from commencement of operations and another rate from third year onwards instead of uniform rate for first 3 years. Moreover, the port has reduced the capital cost from ₹46.76 cr. estimated in the original proposal to ₹44.52 crores by excluding the GST component as the port will get input credit of the GST component. The revised cost calculation of the DPT dated 05 October 2018 along with the information/ clarifications furnished by DPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.
- (iii). The port has referred to clause 9.7.2. of the Tariff Policy, 2015 for seeking approval for the proposed rate. Clause 9.7.2 of the Tariff Policy, 2015 relates to regulation of tariff for authorised service provider. In the instant case, the tariff to be fixed by this Authority has been proposed to be levied by the DPT and not by the authorized service provider. The relevant clause in this case is 5.7.1 of the working guidelines notified by this Authority. As per clause 5.7.1 of the working guidelines notified by this Authority, when a tariff for service / cargo is not available in the SOR of the concerned Major Port Trust, the port shall approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo / service / facility adopting the tariff and Performance Standards, if any, fixed for comparable cargo / equipment / service in any other Major Port Trust. If there is no tariff prescribed in any Major Port Trust or the rate prescribed is not representative for the cargo/ service/ facility envisaged, the Port Trust may file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or alternatively under cost plus 16% return formula. Since no tariff for comparable facility is available in the any other Major Port Trusts, the Port has filed the current proposal broadly following the general principles prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 and has proposed norm based tariff.
- (iv). **Optimal Handling Capacity:**
 - (a). The cargo proposed to be handled by DPT is fertilizer cargo which is imported by the fertilizer importers at Kandla.
 - (b). Considering 58 wagons per rake, and 60 MT of cargo per wagon, the per rake capacity is assessed at 3480 MT (58 wagons x 60 MT per wagon). Another parameter considered is 3 rakes per day considering rake turnaround time of 6 hrs/rake and 20 operating hours per day (20 hrs. /6 hrs.). Applying the productivity for 275 days in a year, the DPT has assessed the handling capacity at 28,71,000 MT per annum (3480 total tons per wagon (MT) x 3 Rakes per day x 275 days). However, citing that there are constraint in dwell time of cargo and rake availability, the DPT has finally considered the annual handling capacity at 50% i.e.14,35,500 MT and rounded it off to 14,00,000 MT (i.e. 1.4 million metric tonnes).

As per norms prescribed in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, optimal capacity is 70% of the total capacity. Accordingly, optimal no. of days that go into calculation of optimal annual capacity is 256 day i.e. 365 days X 70%. As against that, DPT has considered 275 days. This works out to 75.34% capacity utilization as against the prescribed norm of 70%. The DPT has clarified that the optimal capacity specified in the 2008 guidelines pertains to the capacity of the entire terminal. However, in the instant case, this is only a part facility. Further, the DPT has finally arrived at tariff considering 50% cargo handling capacity per annum taking into consideration constraint in availability of rake.

In view of the clarification of the port, optimal handling capacity as assessed by DPT is considered as 14,00,000 MT per annum (i.e. 1.4 million tonnes per annum).

(v). **Capital Cost:**

The total capital cost is estimated at ₹44.52 crs. which comprises of ₹32.55 crs. towards Civil works, ₹8.97 crs towards Mechanical works and ₹3.00 crs. towards Electrical works.

As regards civil works, the DPT has considered the book value of cost of shed i.e. godown no.34 as on 2013 and depreciated it at 3.17% under straight line method for the year 2013 to 2018 and arrived the net fixed asset value of shed at ₹32.55 crores. The port has confirmed that during the general SOR of the port which is due from 1 April 2019, the port shall exclude the 16% ROCE on this asset. Based on the above clarification and also recognizing that in the last revision the uncovered ARR was to the tune 700.20 lakhs, which would have included return on net fixed asset of the said item, allowing 16% return on depreciated value of this asset for arriving at the tariff for the current facility is not found unreasonable. Hence, the depreciated cost of shed as considered by DPT in arriving at the rate is considered. .

The capital cost of mechanical works and electrical works estimated by DPT is substantiated by the port with documentary evidences and hence is considered as estimated by the port

(vi). **Operating costs:**

(a). **Operation and Maintenance Cost and Fixed Maintenance Charges:**

As stated earlier, the port has engaged Rishi Shipping as outsourced contract for operating and maintaining of the said facility for a period of 8 years after inviting tender. As per the contracted rate, the DPT has estimated the operation and maintenance cost at ₹13.30 Crs. i.e. ₹ 95 per tonne for 1.4 MTPA. Since the estimate is as per the contracted rate, the same is considered.

Apart from that the DPT, has also estimated fixed maintenance cost at 2 lakhs per month from 3rd year onwards. Earlier, the DPT had loaded this component from the first year itself. When pointed out that the DPT is not likely to pay this component from the first year, the DPT has modified the proposal proposing two separate tariff rates. The contract entered by DPT states that post completion of guaranteed period of 2 years, the contractor shall be eligible to receive guaranteed payment of ₹24 lakhs per year towards the comprehensive maintenance charges in addition to ₹95/tonne towards operation and maintenance of the facility. This position given by the Port is solely relied upon.

Further, recognising that the tariff originally proposed by DPT captures this cost item and the proposed rate was approved by the Board of Trustees of the DPT and also since the port is collecting the proposed rates provisionally since May 2018 and none of the users have raised any objection on these estimates and it arises from contractual obligation of the Port, the said estimate is considered. The Rishi Shipping is expected to operate the plant for 8 years till the contract period is over. It is, therefore, necessary for the DPT to ensure that the Rishi Shipping maintains the assets diligently.

The operation and maintenance cost and fixed maintenance cost is considered on the presumption that the DPT has followed the competitive bidding process to engage the outsourced contractor as the port has forwarded the comparative rate chart of the tenderers for operating and maintenance of this facility.

(c). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(d). **Depreciation:**

The DPT has computed depreciation for civil structure i.e. cost of shed considering its life as 50 years and accordingly considered the depreciation rate on godown at 1.90% after considered 5% as scrap value. For Mechanical and Electrical items, the DPT has considered useful life as 15 years and accordingly, the depreciation is estimated at 6.33%, after

considering 5% as scrap value. The Port has clarified that the facility will not be running for 3 shifts daily due to limitation of rake availability. The DPT has confirmed that the depreciation estimated by Port is in line with the life norms prescribed in the Companies Act, 2013. In view of the above position, the depreciation cost as estimated by DPT at ₹1.38 Crs. is considered.

- (e). The total operating cost for the project is ₹15.12 Crs. for first two years from the date of commencement of operations and ₹15.36 Crs. from the third year onwards from commencement of operation.
- (vii). As per the above analysis, the cost statement for fixing tariff for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT submitted by the DPT has been considered as proposed by DPT. A copy of the cost statement is attached as **Annex**.
- (viii). The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹22.24 crs. which is an aggregate of operating cost (₹15.12 crs.) and 16% return on capital cost (₹7.12 crs.) for first two years from the date of commencement of operations, and ₹22.48 crs. which is an aggregate of operating cost (₹15.36 crs.) and 16% return on capital cost (₹7.12 crs.) from the third year onwards from commencement of operation.

Considering the estimated ARR of ₹22.24 crs. and the optimal handling of 14,00,000 MT, the rate works out at ₹158.86 per MT for first two years as proposed by the port. From the third year onwards, considering the ARR at ₹22.48 Crs. and the optimal handling of 14,00,000 MT, the rate works out ₹160.57 per MT as proposed by the DPT.

The rate proposed by DPT is approved based on detailed calculation furnished by the Port.

The DPT has estimated the additional revenue from the proposed rate at ₹7.12 Crs. considering ROCE of 16%. Further, considering balance period of 6 months for the current financial year, the Port has estimated revenue for half of the year at ₹3.56 Crs. The Port has confirmed that financial implication of proposed rates is within the differential ARR of ₹700.3 lakhs left uncovered in last Tariff Order. The DPT has confirmed that total revenue is expected to be within total estimated ARR of ₹842.52 Crs.

It is seen that, the Port, while assessing the additional revenue impact has considered the 16% ROCE of ₹7.12 crs only. The revenue impact needs to be assessed for the rate proposed and not only to the extent of ROCE. Revenue at the rate proposed by DPT and being collected by the port provisionally from May 2018 works out to ₹21.08 Crs. (12,83,333 tonnes proportionately from May 2018 X ₹164.29 / tonnes). The said estimated additional revenue is found to be within the uncovered ARR of ₹700.3 lakhs

- (ix). The DPT has stated that the tariff proposed is for foreign cargo only citing that there is no handling of coastal cargo. The coastal concession as per Coastal Concession Policy of the MOS is applicable for ship to shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage. In the instant case, the activity does not fall under ship to shore or shore to yard movement. Hence, coastal concession is not applicable in any way. Since the tariff will be same irrespective of foreign or coastal cargo, this Authority prescribes per tonne rate which shall apply to irrespective of whether it is foreign or coastal cargo instead of restricting the prescription to foreign cargo.
- (x). The DPT has proposed a note no.1 stating that the use of this facility will be mandatory for all users handling fertilizers in Deendayal Port at cargo berth no.1 to 10. M/s Rishi Shipping has objected the proposed note of mandatory use of proposed facility by all the users citing that availability of rake inside the railway terminal in DPT. The Rishi Shipping has further submitted that the fertilizer imported at DPT is around 3.5 MTPA whereas, the proposed bagging facility can cater to 1.4 MTPA only. The DPT does not have capacity to handle entire 3.5 MTPA of fertilizer of the proposed automated bagging plant facility. In this regard, the port has clarified that the proposed note is in order to make the project viable so that the facility is utilized to the fullest capacity. If the facility is not available for any reason such as being non-operational, being pre-occupied etc., a note no. (2) is already proposed whereby the users shall be permitted by the DPT to avail other facilities within or outside the Port. Thus, the proposed note addresses the point made by Rishi Shipping.

The note no. (1) and (2) as proposed by the DPT are, therefore, approved subject to minor modification in note no.(2). The concluding sentence in note no. (2) states that such permission shall be issued by the “Traffic Manager, DPT” which is replaced with “DPT” as this Authority would like to refrain from giving any discretionary power to any particular official of the port.

- (xi) The DPT has proposed a note no. 3 (a) stating that fertilizer shall be packed in neat and clean 50 kgs. bags. Weight variation will not be more than \pm 50 grams in any bag. The proposed note is approved.
- (xii). The DPT has also proposed note no. 3(b) which states that the total turnaround time of the rake from hauling of rake to take – off from the loading point shall be 6 hours including the loading time, pre & post loading operation and all other miscellaneous activities. The time of 6 hours shall start from the time of placement of rake alongside Shed No.34 or availability of sufficient cargo for bagging and loading in the rake, whichever is later. The pre and post loading activities are to be completed within the allowable loading time (i.e.) 6 hours ('Allowable Loading Time'). The pre and post loading activities include opening of wagon doors, cleaning of wagons floors, spreading of dunnage, closing of wagon doors, counting of bags by the surveyor before closing the wagon doors etc. The allowable loading time does not include hauling of rake, positioning of wagons. The proposed note appears to be clarificatory in nature and hence is approved as proposed by the DPT.
- (xiii). (a). The DPT has intimated that the port is collecting the proposed tariff provisionally from May 2018 and hence has sought approval of the proposed rate from May 2018. It is relevant here to mention that for a new cargo / service / facility for which no tariff is available in the existing SOR of the port, Clause 5.7.3 read with clause 5.7.1 and 5.7.2 of the working guidelines allows the port to levy the proposed rates on an ad hoc basis simultaneously along with filing of its proposal to this Authority. Further, clause 5.7.5 of the Working Guidelines stipulates that ordinarily the rates to be approved for new cargo / facility shall have prospective effect. The said clause also allows this Authority to recognize the interim rate adopted by the Port in an adhoc manner unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

The port has filed the proposal in April 2018. None of the users have objected the proposed rate reportedly being collected by DPT provisionally since May 2018. In the instant case, the original rate proposed by DPT in April 2018 at ₹164.29/ tonne is revised by DPT. If the revised proposal of October 2018, the port has proposed ₹158.86/ tonne for first 2 years from the commencement of work and ₹160.57/ tonne from third year onwards of the commencement of work which is approved.

The rate approved by this Authority is not found to be varying significantly from the original rate proposed by DPT and being collected provisionally on adhoc basis by the port. This Authority, therefore, ratifies the action of the DPT of collecting the proposed rate from the date of commencement of operation by DPT at the said facility on adhoc basis till the final rates approved by this Authority come into effect. The rates approved by this Authority is given prospective effect after expiry of 30 days from the date of notification of the tariff in the Gazette of India in line with the clause 5.7.5 of the working guidelines.

Since the Operation and Maintenance contract given to Rishi Shipping for operation and maintenance is for eight years and tariff proposed by the DPT is norm based, the rate approved is made coterminous with the Operation and Maintenance contract given by DPT. Since the contracted rate of ₹95/ tonne for operation of the facility is frozen for the contract period, no annual escalation is warranted in the said tariff for the period of the contract. The DPT is, therefore, advised to maintain the rate as prescribed in the current case while filing the proposal for general revision of SOR which is due from 1 April 2019 and the subsequent SOR till the period of contact is over. The DPT is advised to approach this Authority for review of the approved rates in case of significant change in the handling capacity considered for arrived at the proposed rate due to improvement of rake availability.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the insertion of following rates for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT as Schedule 11 - Charges for using Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No.34 inside Cargo Jetty area of DPT under Chapter IV – Miscellaneous Charges in the existing Scale of Rates of DPT:

“11. Schedule of charges for using the Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No. 34 inside Cargo Jetty area of DPT:

Sr. No.	Description	UNIT	Rates (in ₹)
1.	Charges of mechanized bagging and rake loading facility at Deendayal Port for first 2 years from the date of implementation of this schedule.	M.T.	158.86
2.	Charges of mechanized bagging and rake loading facility at Deendayal Port from third year onwards after completion of first two years from the date of implementation of this schedule till the period of contract.	M.T.	160.57

Notes:

1. The use of this facility will be mandatory for all users handling fertilizers in Deendayal Port at cargo berth no.1 to 10.
2. If the facility is not available for any reason such as being non-operational being pre-occupied etc., DPT is permit the users to avail other facilities within or outside the Port. Such permissions will be issued by the DPT.
3. The norms prescribed for bagging and rake loading service are:
 - (a). Fertilizer shall be packed in neat and clean 50 kgs bags. Weight variation will not be more than ± 50 grams in any bag.
 - (b). The total turnaround time of the rake from hauling of rake to take – off from the loading point shall be 6 hours including the loading time, pre & post loading operation and all other miscellaneous activities. The time of 6 hours shall start from the time of placement of rake alongside Shed No.34 or availability of sufficient cargo for bagging and loading in the rake, whichever is later. The pre and post loading activities are to be completed within the allowable loading time (i.e.) 6 hours ('Allowable Loading Time'). The pre and post loading activities include opening of wagon doors, cleaning of wagons floors, spreading of dunnage, closing of wagon doors, counting of bags by the surveyor before closing the wagon doors etc. The allowable loading time does not include hauling of rake, positioning of wagons.
4. The tariff prescribed shall not be eligible for annual escalation during the period of its validity.

11.2. Since the Operation and Maintenance contract given to Rishi Shipping for operation and maintenance is for eight years and tariff proposed by the DPT is norm based, the rate approved is made coterminous with the Operation and Maintenance contract given by DPT. Since the contracted rate for operation of the facility is frozen for the contract period, no annual escalation is warranted in the said tariff for the period of the contract. The DPT is, therefore, advised to maintain the rate as prescribed in the current case while filing the proposal for general revision of SOR which is due from 1 April 2019 and the subsequent SOR till the period of contact is over. The DPT shall approach this Authority for review of the approved rates in case of significant change in the handling capacity considered for arrived at the proposed rate due to improvement of rake availability.

11.3. This Authority ratifies the rate collected by the DPT at the proposed rate from date of commencement of operation of the said facility on adhoc basis till the rates approved by this Authority in this Order come into effect.

11.4. The DPT is directed to insert the approved schedule in its existing SOR suitably.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./547/18]

Annex**COST STATEMENT FOR FIXATION OF TARIFF FOR AUTOMATED BAGGING AND RAKE LOADING OF FERTILIZERS AT GODOWN NO. 34 INSIDE CARGO JETTY AREA OF DEENDAYAL PORT TRUST**(Rs. In
Crores)

Sr. No.	Particulars	Estimates by DPT in its original proposal dated 25.4.2018	Estimates by DPT in its final revised proposal and considered by TAMP	
I	<u>Optimal handling capacity</u>		Applicable for 1st 2 years from the date of commencement of operation	Applicable from 3rd year onwards from commencem ent of operation.
(i).	No. of Wagons / rake	58	58	58
(ii).	Quantum of cargo / Wagon (in MT)	60	60	60
(iii).	- Total Tons per Rake (MT)	3,480 (58 wagons * 60MT)	3480 (58 wagons * 60MT)	3480 (58 wagons * 60MT)
(iv).	- Rake turnaround time (hrs./rake)	6	6	6
	- Operating hrs. per day (hrs.)	20	20	20
	- Per day rakes (rake)	3	3	3
	- Total cargo which can be handled per day (MT)	10,440	10440	10440
	- Total days in a year (Days)	275	275	275
	- Total cargo capacity in year (MT)	28,71,000 (10440 MT * 275 days)	2871000 (10440 MT * 275 days)	2871000 (10440 MT * 275 days)
	50% of cargo handling capacity considered by DPT, due to dwell time considerations and rake availability issue.	50%	50%	50%
	Hence, fertilizer cargo capacity to avail automated bagging and rake loading facility at Godown No. 34 considered by DPT. (2871000 X 50%)	1435500	1435500	1435500
	Total Optimal handling capacity say (in metric tonnes)	1400000	1400000	1400000
II	<u>Capital Cost</u>			
	<u>Cargo Handling Activity</u>			
(i).	Civil Works (Cost of shed in 2013 Rs. 38,67,76,33.00. Depreciation @ 3.17% under SLM for the year 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 and 2018 and considered at Rs. 32,57,64,000.00)	32.58	32.55	32.55
(ii).	Mechanical Works	-	8.97	8.97
(a).	Receiving hoppers, Primary and Secondary Conveyor			

(i).	- Receiving Hoppers (Nos.20)	-	1.00	1.00
(ii).	- Intermediate Conveyor (Nos 20)	-	1.80	1.80
(iii).	- Other Work (Nos. 20)	-	0.20	0.20
(b).	Semi-Automatic bagging and stitching machines			
(i).	-Semi-Automatic bagging and stitching machines comprising of surge hopper, gravity feeder, electronic net weigher, microprocessor based electronic controller, discharge chutes, local control panel, bag holder, stitching needle, sealer, slat conveyor, bag turner, bag loading spouts etc.	-	3.74	3.74
(ii).	- Horizontal flat belt conveyor with wagon loaders complete in all respects along with all necessary structural, electrical and control works as required	-	2.53	2.53
		-	9.27	9.27
(iii).	Less :- Discounts	-	0.30	0.30
	Net Total (b)	10.64	8.97	8.97
(c).	Electrical works and utilities	3.54	3.00	3.00
	Total Capital costs	46.75	44.51	44.51
III	<u>Operating Cost</u>			
	(a). Operation & Maintenance cost (Rs. 95/ tonne x 1.4 MTPA)	13.30	13.30	13.30
	(b). Fixed maintenance charges (Rs. 2Lakhs p.m. x 12 months) after 2 years from commencement of operating as per letter of Acceptance to Rishi Shipping,Gandhidam.	0.24	0.00	0.24
	(c). Insurance (1% on Capital Cost)	0.47	0.45	0.45
		(1% * ₹46.75 crores)	(1% * ₹44.51 crores)	(1% * ₹44.51 crores)
	(d). Depreciation			
	(i) Civil Item-Godown (1.90%)	0.62	0.62	0.62
		(1.90% *32.58 ₹ crores)	(1.90% *32.55 ₹ crores)	(1.90% *32.55 ₹ crores)
	(ii) Elect. & Mech. Items- Plant (6.33%)	0.90	0.76	0.76
		(6.33% * ₹ 14.19 crores)	(6.33% * ₹11.97 crores)	(6.33% * ₹11.97 crores)
	Total Operating Cost	15.52	15.12	15.36
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>			
(i).	<u>Estimated Revenue Requirement</u>			
	(a). Total Operating Cost	15.52	15.12	15.36
	(b). Return on capital Employed @ 16%	7.48	7.12	7.12
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity (a+b)	23.00	22.24	22.48
V	<u>Cost per MT</u>	Fertilizer	Fertilizer	Fertilizer

	(a). Total Annual Revenue Requirement	23.00	22.24	22.48
	(b). Cargo Capacity in tonnes	1400000	1400000	1400000
	(b). Cost per MT			
	Foreign	164.29	158.86	160.57